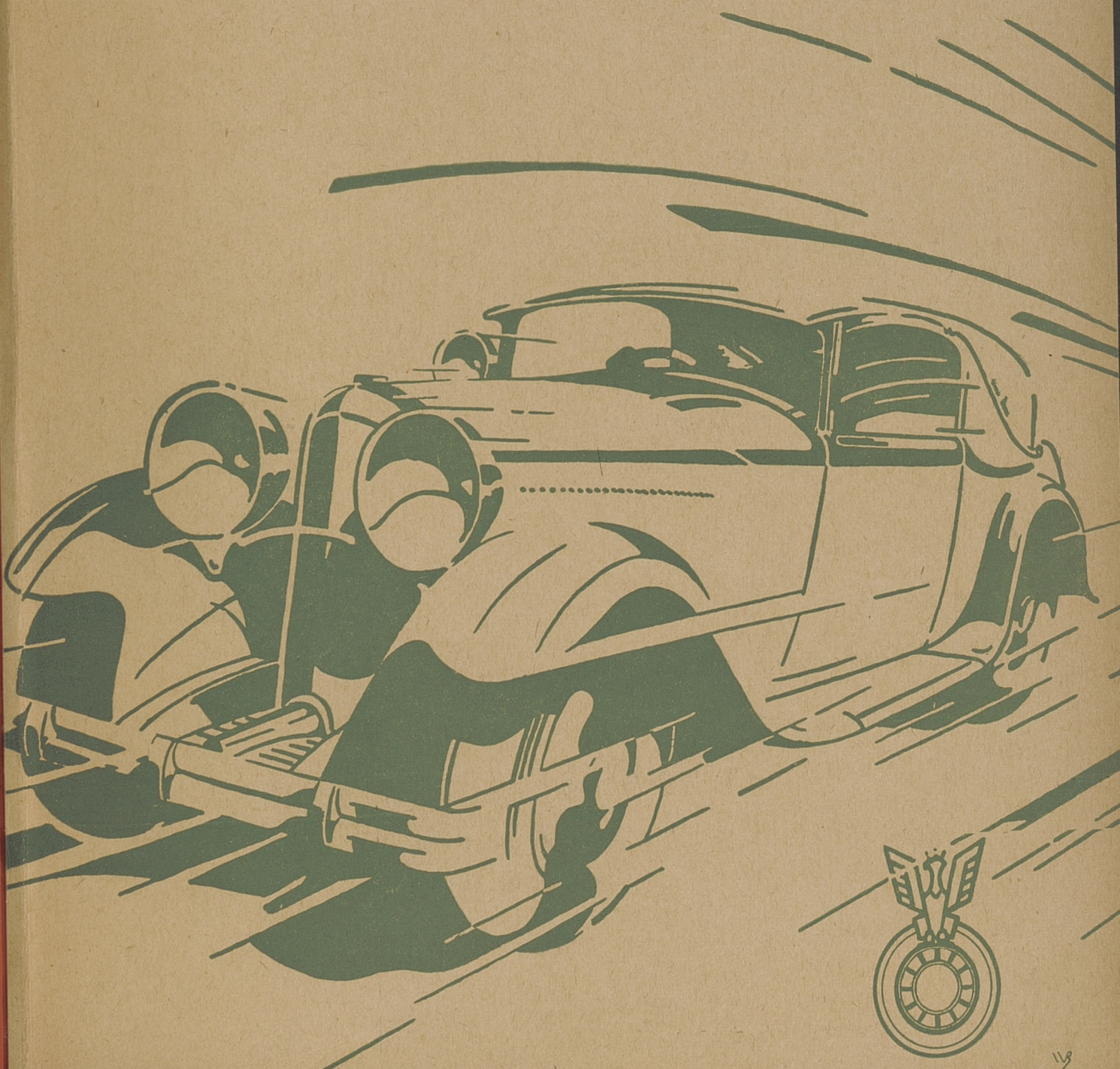
CENA ZŁ. 2. Nr. 9.

auto

WRZESIEŃ 1931.



NAJWIĘKSZY DOTYCHCZASOWY WYNIK
TURYSTYCZNO-SPORTOWY W POLSCE

NA 4-O CYL. POWIETRZEM CHŁODZONYM SAMOCHODZIE **„TATRA"** PRZEJECHALI PP. **JAN RIPPER I TYTUS GRZĘDZICA,** BEZ PRZERWY 4150 KM DOKOŁA POLSKI W CIĄGU 90 GODZIN (3 DNI I 4 NOCE) NA TRASIE: WARSZAWA — WILNO — NIEŚWIEŻ — KOBRYŃ — TARNOPOL STANISŁAWÓW — LWÓW — KRAKÓW — CIESZYN — POZNAŃ WARSZAWA — GRUDZIĄDZ — POZNAŃ — CHOJNICE — TCZEW KOŚCIERZYNA — JASTRZĘBIA GÓRA — GDYNIA I BEZPOŚREDNIO PO UKOŃCZENIU RAIDU GWIAŹDZISTEGO

JAN RIPPER stanął na tej maszynie do WYŚCIGU O „PUHAR BAŁTYKU"

NA TRASIE 7 KM, UZYSKUJĄC CZAS 4,56,970, ZDOBYWAJĄC

I NAGRODĘ w SWOJEJ KATEGORJI

TATRA-AUTO, Sp. z o. o.

WARSZAWA — AL. JEROZOLIMSKIE 14

Tel. 409-22.

CENTRALA I WARSZTATY:

ul. Czerniakowska 205/207. Tel. 292-42, 779-32.

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY

OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA Z GAŚNIC

„KNOCK OUT" TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT" TYP BABY

do samochodów osobowych

POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

Leitz

L E I C A

JEST NIETYLKO NAJMNIEJSZYM, ALE I NAJBARDZIEJ PRECYZYJNYM APARATEM FOTOGRAFICZNYM Z POŚRÓD ISTNIEJĄCYCH I DLATEGO WYJĄTKOWO NADAJE SIĘ DO PODRÓŻY!
NIEOGRANICZONA ILOŚĆ ZDJĘĆ!
BŁYSKAWICZNA GOTOWOŚĆ DO ZDJĘCIA! OSTRE NEGATYWY NAWET Z PĘDZĄCEGO AUTA!
WYMIENNE OBJEKTYWY:
UNIWERSALNY 1:3,5/50 mm.
SZEROKOKĄTNY 1:3,5/35 mm.
TELE (PRZYBLIŻAJĄCY) 1:4,5/135 mm.
I O WYJĄTKOWEJ SILE ŚWIATŁA 1:2,5/50
NOWOŚĆ: NASADKA STEREOSKOPOWA:
LEICA DOSTARCZY NAJMILSZYCH WSPOMNIEŃ Z WYCIECZEK AUTOMOBILOWYCH I DLATEGO LEICĘ POWINIEN POSIADAĆ KAŻDY WSPÓŁCZESNY AUTOMOBILISTA.

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH SKŁADACH APARATÓW FOTOGRAFICZNYCH
INNE SPECJALNOŚCI LEITZA:
LORNETKI PRYZMATYCZNE POLOWE I TEATRALNE.
WYCZERPUJĄCE PROSPEKTY BEZPŁATNIE.
ERNST LEITZ, ZAKŁADY OPTYCZNE, WETZLAR.
REPR. NA POLSKĘ: WARSZAWA, CHMIELNA 47a/5.

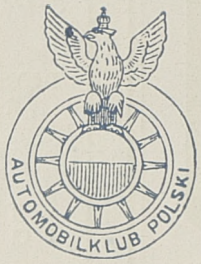
OPONY
i
DĘTKI

FISK

AIR-FLIGHT

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I STACJE OBSŁUGI
DELCO REMY. — AC. — NORTH EAST.
S. E. V. — JOSEPH LUCAS. — Z. A. T.

„MAGNET"
Z. POPŁAWSKI
WARSZAWA — HOŻA 33
TEL. BIURA 419-31 WARSZTATY 619-31.



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

Nr. 9 Wrzesień 1931

SPIS RZECZY

Str.

Gdy nie wie lewica co czyni prawica 5
IV Międzynarodowy wyścig tatrzański M. Krynicki . . 7
Nowe rekordy inż. Liefeldta 11
Wyścig o puhar Bałtyku 12
Pojezierze Suwalsko Augustowskie—M. Szachówna . . 14
Stronica prawnika—Orzecznictwo sądów a ruch pojazdów mechanicznych—E. Wis. sędzia , ... 18
Kwartalna kronika ustawodawstwa samoch.-drogowego . 19
O programie motoryzacji inż. St. Różycki 22
Silniki Diesla w zastosowaniu do samochodów inż. E. Porębski 23
Kronika 26
Nowe wydawnictwa 31

„VESTA"

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie—Krakowskie Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku—ul. Stadtgraben 18 Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

ZAKŁAD KRAWIECKI

MĘSKI I SPORTOWY

St. WILCZYŃSKIEGO

ZAKOPANE

RYNEK TEL. 270.

PO KURSIE KROJU W PARYŻU I PRZEGLĄDNIĘCIU MODY JAK: PARYŻ, BERLIN, WIEDEŃ I T. P.

POLECA SIĘ P. T. KLIJENTELI

Wyrób krajowy

Wyrób krajowy

SIGMA

NIEZAWODNE NIEKOSZTOWNE

SKŁAD GŁÓWNY

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16

TEL. 426-16

HURT DETAL

FACHOWIEC

W DZIALE REKLAMY W ŚREDNIM WIEKU Z DŁUŻSZĄ PRAKTYKĄ O SPECJALNYCH ZDOLNOŚCIACH I POMYSŁACH W CELU OSIĄGNIĘCIA POWAŻNYCH REZULTATÓW W SPRZEDAŻY POSZUKIWANY DO NOWO UTWORZONEGO ZA GRANICZNEGO

KONCERNU SAMOCHODOWEGO

Szczegółowe oferty, które będą traktowane z całą dyskrecją zgłaszać prosimy dla R. G. 3554 do redakcji „A U T O" Al. Szucha Nr. 10.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".

Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów

„ERGS"

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 793-59, 710-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9.

ODDZIAŁY:

w Poznaniu w Krakowie
Bydgoszczy Łodzi
Katowicach Kielcach
Lwowie Lublinie

WARSZTATY REPERACYJNE

B-CIA ORDOWSCY

BUDOWA NOWYCH KAROSERJI WSZELKICH TYPÓW i PRZEROBIENIA

WARSZAWA, ul. WOLSKA 111. Tel. 341-24.

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN *Wydawca:* AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja: WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

NAJWIĘKSZA PRAWDA O OPONACH

POPRZEZ ŚWIAT CAŁY WIĘCEJ LUDZI JEŹDZI NA OPONACH

G O O D Y E A R

ANIŻELI NA OPONACH JAKIEJKOLWIEK INNEJ MARKI

GOODYEAR

auto

wrzesień 1931

GDY NIE WIE LEWICA, CO CZYNI PRAWICA

Od pewnego czasu toczy się na ławach prasy codziennej ożywiona polemika na temat korzyści, jakie ma przynieść zamierzony układ Państwowych Zakładów Inżynierji z jedną z wielkich zagranicznych wytwórni samochodów. Główne linje tego projektu zostały podane do publicznej wiadomości. Projektowana umowa opiera się na zasadniczych warunkach — przejęcia i sfinansowania przez firmę zagraniczną sprzedaży samochodów, montowanych w wytwórni P. Z. Inż. Samochody te byłyby oczywiście marki firmy, która zawrze umowę z P. Z. Inż. i początkowo byłyby tylko montowane z części, otrzymywanych z zagranicy. Z biegiem czasu i w miarę rozszerzania się sprzedaży montownia P. Z. Inż. byłaby stopniowo przebudowywaną na wytwórnię z pomocą finansową i techniczną zagranicznego kontrahenta i odpowiednio do tego przechodzonoby stopniowo na fabrykację całkowicie krajową samochodów danej marki.

Warunki te wywołały dość liczne zastrzeżenia. Techników najbardziej boli iż samochody te mają być początkowo montowane tylko z części, sprowadzanych z wytwórni zagranicznej. Opozycjoniści twierdzą, iż byłaby to poprostu jedna jeszcze montownia, jakich już kilka powstało w Polsce, bez żadnej rzeczywistej korzyści dla sprawy krajowego przemysłu samochodowego. Pamiętamy wszak wszyscy jeszcze szumne zapowiedzi tych montowni, iż jedynym ich celem i pragnieniem jest stopniowe przechodzenie na budowę całkowitą w Polsce z polskich materjałów i polskiemi rękami polskich samochodów. Był to oczywiście bluf reklamowy, gdyż jedynym celem zorganizowania w Polsce montowni, było obejście trudności przywozowych i nadmiernych kosztów celnych. O jednem jednak w tem wszystkiem nie należy zapominać, to jest o tem, że właścicielami dotychczasowych montowni były firmy zagraniczne, którym zależało jedynie na sprzedaży, w omawianym wypadku natomiast właścicielem montowni będzie instytucja krajowa, której, ze względu na obronę Państwa, zależeć będzie na jaknajszybszem fabrykowaniu w kraju samochodów, gdy tylko warunki rynkowe na to pozwolą; w sprzedaży samej zaś nie byłaby ona bezpośrednio zainteresowaną, Powierzenie sprzedaży samochodów w Polsce zasobnej firmie zagranicznej ma stworzyć zdrowe i mocne podstawy dla wytwórni, której spadnie z głowy największa trudność i kłopot — znalezienie nabywców na swe wyroby. Kontrahent zagraniczny dzięki swoim dużym środkom, będzie miał możność rozwinięcia w Polsce sprzedaży do norm, które pozwolą wytwórni żyć i rozwijać się spokojnie.

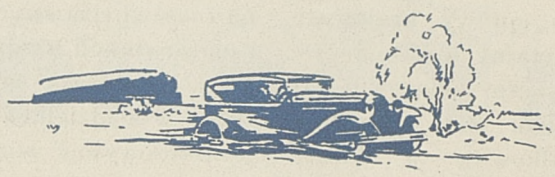
W ogólnych linjach koncepcja ta wydaje się słuszną. Krytycy tego projektu zapominają bowiem stale o jednem, — że fabrykować można tylko wtedy, gdy ma się możność zbycia swych wyrobów. Dziś w dobie kryzysu i nadprodukcji bardziej niż kiedykolwiek jeszcze przemysł postępować musi oględnie i nie wytwarzać na skład w nadziei, że znajdzie może nabywców, lecz przystosowywać stale wielkość swojej produkcji do

znanych potrzeb rynku. W branży samochodowej w chwili obecnej, pojemność rynku polskiego zmniejszyła się do minimum, i to pomimo, iż nigdy nie była ona dużą. W położeniu dzisiejszem wątpliwem jest, aby najsolidniejsza nawet wytwórnia samochodów znalazła w Polsce odpowiednie warunki do egzystencji. Warunki te należy dopiero stworzyć i powierzenie firmie zagranicznej sprzedaży samochodów, które, ze względu na montowanie ich w kraju i ze względu na udzielenie im z tego powodu szeregu ulg, staną się typem dominującym, ma w koncepcji P. Z. Inż. być skutecznym środkiem do tego. Czy P. Z. Inż. się nie mylą, to przyszłość dopiero pokaże. Zauważyć tu bowiem należy, że w Polsce rozwój automobilizmu nie idzie niestety podobną drogą i w takiem tempie, co w innych krajach cywilizowanych. Dzisiejsze wysiłki P. Z. Inż. żeby na zdrowe tory wyprowadzić młody przemysł samochodowy i dojście ich do przeświadczenia, że bez należytego zorganizowania szerokiej sprzedaży, przemysł ten egzystować nie może nasuwają szereg melancholijnych refleksji.

W pierwszych latach naszej niepodległości, a zwłaszcza później jeszcze, w krótkim okresie względnej pomyślności, uwydatnił się w Polsce, za wzorem innych krajów, bardzo silny pęd do motoryzacji. Władze wojskowe, które zrozumiały wielkie znaczenie samochodu dla obrony Państwa, usilnie pęd ten popierały. Sprawa motoryzacji doznała również poparcia ze strony Ministerstwa Robót Publicznych. Inne natomiast władze państwowe, w jakiemś złośliwem wprost zaślepieniu czyniły wszystko, aby rozwój motoryzacji sparaliżować, aby samochód uczynić w Polsce niedostępnym dla zwykłego śmiertelnika i aby zobrzydzić jego posiadanie tym, którzy przekładali wóz motorowy nad demokratyczną furmankę. Ministerstwo Skarbu poszczycić się może tem, że uczyniło samochód w Polsce najdroższym na świecie, a utrzymanie samochodu znacznie kosztowniejszem, niż w krajach, które nie posiadają ani kropelki własnej nafty. Sądy zakwalifikowały automobilistów odrazu do kategorji zdecydowanych zbrodniarzy, policja gdzie mogła to ich szykanowała, a wszelkie inne władze odnosiły się z nietajoną niechęcią do wszystkich nieszczęsnych posiadaczy samochodów. Opinja publiczna została również obrobioną w tym kierunku; — prasa z napaści na automobilistów uczyniła sobie wygodnego konika dla przypodobania się tłumowi ulicznemu. Nie potrzebuję chyba przytaczać tu przykładów — my wszyscy automobiliści mamy je dobrze w pamięci, gdyż wielu z nas drogo zapłaciło z własnej kieszeni, a niektórzy i własną skórą za zamiłowanie do samochodu i za chęć dołożenia cegiełki do budowy motoryzacji Polski.

W rezultacie władze, nasze doprowadziły do tego, że w kraju, nie należącym bynajmniej do zamożnych, posiadanie i utrzymanie samochodu stało się dostępnem jedynie dla szczupłej garstki bogaczy, a ogólna motoryzacja w tych warunkach prawie wcale nie postąpiła naprzód, Gdy jedne czynniki władzy państwowej pracowały nad zmotoryzowaniem kraju i nad stworzeniem własnego przemysłu samochodowego, to inne, niestety liczniejsze, czyniły wszystko, aby gust do samochodów w masach zabić. Konsekwentnej, jednolitej polityki w dziedzinie motoryzacji kraju nigdy nie mieliśmy i w dziedzinie tej dosłownie nigdy nie wiedziała lewica, co czyni i do czego dąży prawica.

Dziś zbieramy owoce tej dziwnie nieoględnej gospodarki. Obecnie już większość władz państwowych zrozumiała, że sprawa motoryzacji jest dla kraju naszego sprawą wielkiej wagi, nietylko z punktu widzenia obrony granic, ale i ze względów gospodarczych. Nieposiadanie własnego przemysłu samochodowego stawia nas w dużej zależności pod temi względami od zagranicy. Przemysł samochodowy trzeba koniecznie stworzyć, tylko, że niestety teraz brak już tej podstawy, tego oparcia dla przemysłu, którym jest masowy klijent. To nie bieda i kryzys zabiły w Polsce klijenta, lecz to poprostu nieoględny nasz fiskalizm nie pozwolił mu się urodzić. I dla tego, gdy P. Z. Inż. kładą dziś fundamenty pod rozbudowę polskiego przemysłu samochodowego, to w pierwszym rzędzie muszą one myśleć o stworzeniu wreszcie masowego klijenta. W zadaniu tem muszą mu dziś pomagać obcy. I to jest może lepiej — niech obcy ryzykują, bo my na ryzyko jesteśmy za ubodzy. A ryzykiem wszak pozostanie w Polsce opieranie planów na motoryzacji, gdy władze nasze fiskalne w dalszym ciągu uważają posiadaczy samochodów za najłatwiejsze do strzyżenia owce. Czy przez powierzenie firmie obcej sprzedaży samochodów, montowanych w swych warsztatach P. Z. Inż. stworzą warunki umożliwiające całkowitą produkcję, przyszłość, jak mówię, pokaże. Sceptycyzm na tym punkcie jest dość zrozumiały. Na innem miejscu pomieszczamy krytyczny głos fachowca. Nie wątpimy, że i szersze koła Czytelników Auta zechcą w sprawie tej zabrać głos. Jest ona bowiem sprawą o wielkiej doniosłości i dla tego otwieramy niniejszem łamy naszego pisma dla rzeczowej polemiki.



Widok na serpentynę „pod Wantą" podczas zawodów. (*Photo „Światowid"*)

IV Międzynarodowy Wyścig Tatrzański

Rezultaty tegorocznego sezonu sportowego, który mija wśród ogólnej apatji i martwoty, streszczać się będą właściwie w dwóch tylko, naprawdę udanych imprezach. Pierwszą z nich były Międzynarodowe Wyścigi Okrężne, rozegrane w czerwcu we Lwowie, podczas gdy drugą stał się Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, urządzony przez Krakowski Klub Automobilowy w dniu 16 sierpnia na szosie z Zakopanego do Morskiego Oka.

Podobnie, jak lwowski wyścig uliczny, zawody zakopiańskie udowodniły niezbicie, że nawet w dzisiejszych trudnych warunkach piękna impreza automobilowa, gromadząca na starcie doborowych zawodników krajowych i zagranicznych, może liczyć na powodzenie i stać się źródłem sukcesu dla organizatorów. Nazwisko Rudolfa Caraccioli, opromienione blaskiem tylu świetnych zwycięstw w zawodach międzynarodowych, okazało się znakomitym talizmanem przeciwko wszystkim zmorom kryzysowym i podatkowym, dławiącym w tym roku bezlitośnie nasze biedne imprezy automobilowe. Wszyscy chcieli zobaczyć i podziwiać fenomenalnego kierowcę niemieckiego, oraz innych asów krajowych i zagranicznych, zapisanych do wyścigu, to też zjazd na zawody przekroczył najśmielsze oczekiwania. Wyścig Tatrzański stał się w tym roku po raz pierwszy prawdziwą atrakcją europejską, dzięki czemu wyjątkowo licznie wypadł również napływ gości z zagranicy. Zakopane zaczęło się poprostu dusić od nadmiaru ludzi i samochodów. Na szereg dni przed wyścigiem nie było wolnego pokoju w hotelach i pensjonatach ani też boksu w garażach, a samochody i pociągi zwoziły ciągle całe falangi przybyszów. Trudno chyba o lepszy dowód olbrzymiego znaczenia, jakie dla propagandy i rozwoju Zakopanego posiada wspaniała impreza Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Niestety Zakopane nie docenia jeszcze widocznie wszystkich korzyści, jakie ciągnie z Wyścigu Tatrzańskiego, gdyż ciągle jest skłonne raczej przeszkadzać organizatorom, aniżeli iść im na rękę. W tym roku właściciele hoteli i pensjonatów zakopiańskich wyrządzili wielką krzywdę opinji organizacyjnej wyścigu, gdyż zerwali swą współpracę z biurem kwaterunkowem, wynajmując kwatery na własną rękę. Powiększyły się wtedy naturalnie i bez tego trudne warunki lokowania gości, przybyłych na zawody. Na przyszłość tego rodzaju incydenty absolutnie nie powinny mieć miejsca, gdyż podrywają one autorytet imprezy i mogą się przyczynić tylko do zmniejszenia frekwencji, ze szkodą dla krótkowzrocznych panów hotelarzy, nie umiejących ocenić korzyści, jakie im daje współpraca z organizatorami wyścigu.

W dniu wyścigu, pomimo padającego od rana deszczu, na trasę przybyło około 2 tysięcy samochodów i chyba ze 20 tysięcy widzów. Wszystkie miejsca do parkowania pojazdów były przepełnione. Szczupłe trybuny na Wancie aż trzeszczały od nadmiaru widzów; ciasno było nawet na trybunie honorowej, gdzie zasiadł przedstawiciel protektora wyścigu pana Prezydenta Rzeczypospolitej, oraz szereg osób ze sfer rządowych, samorządowych i wojskowych, jak również oficjalni przedstawiciele klubów afiljowanych.

Hołuj osiągnął najlepszy wynik ze wszystkich zawodników polskich

(*Photo „Światowid"*)

Wyścig rozpoczął się punktualnie o godzinie 14-ej startem motocyklistów, których uczestniczyło w zawodach aż 21. Bezpośrednio po motocyklach startowały trzy samochody turystyczne i osiem sportowych, poczem, po dwudziestominutowej przerwie, zakończyły konkurs samochody wyścigowe, których, po raz pierwszy w polskich zawodach automobilowych, uczestniczyło aż dziewięć. Zawodnicy uzyskali, na dystansie 7,5 klm. ze startem z miejsca, następujące wyniki w poszczególnych kategorjach:

MOTOCYKLE.

Kat. 350 ccm.: 1. Bathelt — B. B. K. M. (Chater Lea) 6 m. 15,590 s., szybkość średnia 71,886 klm./g., rekord kategorji (poprzedni rekord: Bathelt na mot. Chater Lea 7 m. 06,550 s.); 2. Weil — Unia (A. J. S.) 7 m. 15,940 s.; 3. Czerniak — Unia (Raleigh) 7 m. 18,230 s.; 4. Breslauer — S.K.M. (Coventry Eagle) 7 m. 25,715 s.; 5. Łuszczyński — M. K. M. (Ariel) 8 m. 25, 110 s.; 6. Rudnicki—K. K. M. (F. N.) 8 m. 31,695 s.; 7. Litek — M. K. M. (D. K. W.) 8 m. 47,225 s.

Kat. 600 ccm.: 1. Schneeweiss — O. M. R. W. (Rudge) 6 m. 03,250 s., najlepszy czas motocykli, szybkość średnia 74,328 klm./g., ogólny rekord motocyklowy i rekord kategorji (poprzednie rekordy: Hołuj na mot. Rudge 6 m. 38, 956 s.); 2. Ludwig — D. M. V. (Douglas) 6 m. 15,310 s.; 3. Gębala — K.K.M. (Ariel) 6 m. 16,830 s.; 4. Alvensleben — K.M.B. (Motosacoche) 6 m. 25,790 s.; 5. Bogusławski — K.K.M. (Rudge) 6 m. 30,765 s.; 6. Stankiewicz — K.K.M. (Motosacoche) 7 m. 01,700 s.; 7. Stieglitz — K.K.M. (Gillet) 7 m. 26,145 s.; 8. Munnich — K.K.M. (New Imperial) 7 m. 52,030 s.; 9. Nagengast — Unia (Rudge) 8 m. 26,030 s.

Kat. do 600 ccm. z wózkami: 1. Hennel—K. K. M. (Royal Enfield) 8 m. 39,005 s., szybkość średnia 52,022 klm./g., rekord kategorji ustalony.

Kat. pow. 600 ccm. z wózkami: 1. Damski — K.K.M. (B.M.W.) 7 m. 16,610 s., szybkość średnia 61,840 klm./g., ogólny rekord motocykli z wózkami i rekord kategorji (poprzednie rekordy: Damski na mot. B.M.W. 7 m. 19,540 s).

SAMOCHODY TURYSTYCZNE.

Kat. 1500 ccm.: 1. Sroubek — K.K.A. (Praga) 8 m. 30,410 s., szybkość średnia 52,898 klm./g., rekord kategorji ustalony.

Kat. 3000 ccm.: 1. Bukowiecki — K.K.A. (Fiat) 8 m. 25,800 s., szybkość średnia 53,380 klm./g. (rekord kategorji: Chrząszcz na sam. Lancia 7 m. 22,940 s.). Poza konkursem: Dzierliński na samochodzie Citrcën 8 m. 10,475 s., najlepszy czas samochodów turystycznych, szybkość średnia 55,048 klm./g.

SAMOCHODY SPORTOWE.

Kat. 1100 ccm.: 1. Schmidt — A.D.A.C. (Amilcar) 6 m. 30, 570 s., szybkość średnia 69,129 klm./g. (rekord kategorji: Schmidt na sam. Amilcar 6 m. 13,445 s.).

Kat. 1500 ccm.: 1. Szczyżycki — L.C.M. (Vikov) 7 m. 14,070 s., szybkość średnia 62,201 klm./g., rekord kategorji (poprzedni rekord: Januszkowski na sam. Alfa Romeo 7 m. 31,285 s.).

Kat. 2000 ccm.: 1. hr. Sumiński — M.K.A. (Alfa Romeo) 7 m. 29,830 s., szybkość średnia 60,122 klm./g. (rekord kategorji: Vermirowsky na sam. Tatra 6 m. 28,030 s.).

Kat. 3000 ccm.: 1. Frühling — K.K.A. (Bugatti) 7 m. 01,030 s., szybkość średnia 64,128 klm./g. (rekord kategorji: Weinschenck na sam. Tatra 6 m. 14,190 s.,); 2. Widawski — A.P. (Austro Daimler) 7 m. 09,045 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. Hilczyński — K. K. A. (Ford) 6 m. 58,205 s., szybkość średnia 64,561 klm./g. (rekord kategorji: Marechalle na sam. Delage 6 m. 56,785 s.); 2. ks. Lobkovitz — A.R.C.S. (Chrysler) 8 m. 20,795 s.

Kat. 8000 ccm.: 1. Caracciola — A.D.A.C. (Mercedes Benz) 5 m. 29,870 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia 81,850 klm./g, ogólny rekord samochodów sportowych (poprzedni rekord: Schmidt na sam. Amilcar 6 m. 13,445 s.) oraz rekord kategorji (poprzedni rekord: von Wentzel Mosau na sam. Mercedes Benz 7 m. 02 s.).

Liefeldt na wirażu

(*Photo „Światowid"*)

SAMOCHODY WYŚCIGOWE.

Kat. 750 ccm.: 1. Markiewicz — A.C.S. (Austin) 7 m. 09,050 s., szybkość średnia 62,929 klm./g., rekord kategorji ustalony.

Kat. 1500 ccm.: 1. Hołuj — K.K.M. (Bugatti) 5 m. 51,670 s., szybkość średnia 76,776 klm./g. (rekord kategorji: Ripper na sam. Bugatti 5 m. 38,855 s.); 2. Ks. Lobkovitz — A.R.C.S., kierowca Pohl (Bugatti) 5 m. 51,735 s.; 3. Ripper — K.K.A. (Bugatti) 6 m. 00,270 s.; 4. Frankl — Oe. A.C. (Bugatti) 6 m. 07 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Hartmann — K.M.A.C. (Bugatti) 5 m. 53,935 s., szybkość średnia 76,285 klm./g., rekord kategorji (poprzedni rekord: Maurycy hr. Potocki na sam. Bugatti 5 m. 58,585 s.); 2. ks. Lobkovitz — A.R.C.S. (Bugatti) 6 m. 01,030 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. hr. Arco Zinneberg — A. v. D. (Austro Daimler) 5 m. 51, 630 s., najlepszy czas samochodów wyścigowych, szybkość średnia 76,785 klm./g. (rekord kategorji: Stuck na sam. Austro Daimler 5 m. 23,795 s.); 2. Liefeldt — A.P. (Austro Daimler) 5 m. 59,060 s.

Rozpatrując powyższą klasyfikację dochodzi się przedewszystkiem do wniosku, że konkurencja w tegorocznym Wyścigu Tatrzańskim była wyjątkowo doborowa. Obok elity kierowców polskich stanęło do walki aż dwunastu zawodników zagranicznych, z których tacy, jak Caracciola, Hartmann, Arco-Zinneberg, lub motocyklista Schneeweiss, należą do pierwszej klasy europejskiej. To też niejedna impreza zagraniczna mogłaby pozazdrościć konkurencji tegorocznym zawodom zakopiańskim.

W obliczu tak silnej i doborowej konkurencji stosunkowo bardzo niewielką jest liczba rekordów, które padły na zawodach. Tłomaczy się to, z jednej strony ciężką trasą, śliską po całonocnym i rannym deszczu, a z drugiej strony tym niewątpliwym faktem, że rekordy Wyścigu Tatrzańskiego zostały ostatnio bardzo wyśrubowane, na co już zwracałem uwagę w swojem zeszłorocznem sprawozdaniu.

Nienaruszony pozostał przedewszystkiem ogólny rekord konkursu, ustanowiony przez Stucka w roku ubiegłym. Caracciola, osiągając najlepszy czas dnia, zdołał pobić tylko ogólny rekord kategorji sportowej, co było do przewidzenia, gdyż rekord ten należał poprzednio do Schmidta i do jego maleńkiego Amilcara. Nic zatem dziwnego, że rezultat niemieckiego mistrza, aczkolwiek bardzo piękny, sprawił lekki zawód tym wszystkim, którzy spodziewali się ujrzeć rzeczy nadzwyczajne. Tembardziej, że w przeciwieństwie do Stucka, który w roku zeszłym olśnił widzów swoją fantastyczną techniką brania wiraży, Caracciola jechał napozór bardzo przeciętnie, spokojnie, i bez żadnych akrobacji. Rozporządzając olbrzymią mocą swego ośmiolitrowego silnika z kompresorem, Caracciola starał się tylko wyciągnąć jaknajwiększą szybkość na prostych, a na zakrętach jechał stosunkowo powoli, całkowicie unikając zarzucania maszyną. Jest to zresztą całkiem zrozumiałe, bo nie należy do rzeczy łatwych, opanowanie po zarzuceniu takiego smoka, jakim jest wielki Mercedes Benz. System spokojnej jazdy jest przytem zawsze bardziej godnym wielkiego mistrza, zwłaszcza, że gwarantuje on ową absolutną pewność z jaką Caracciola kroczy od zwycięstwa do zwycięstwa.

Zwycięsca kategorji sportowej Caracciola

(*Photo „Światowid"*)

W Wyścigu Tatrzańskim startował Caracciola również jako zdecydowany faworyt, to też wynik jego nie stanowi żadnej niespodzianki. Natomiast prawdziwą i największą sensacją zawodów jest świetny wynik Hołuja, który zajął pierwsze miejsce w swojej, bardzo silnie obsadzonej kategorji, klasyfikując się na pierwszem miejscu z pośród wszystkich kierowców polskich, na drugiem miejscu w grupie wozów wyścigowych i na trzeciem miejscu w ogólnej klasyfikacji. Wyczynem tym zakwalifikował się Hołuj do pierwszej klasy polskich kierowców wyścigowych. Jazda nowego mistrza nacechowana była fantazją i brawurą; znać po nim dawnego motocyklistę, który świetnie czuje maszynę na wirażach i igra sobie z szybkością.

Grupa zagranicznych zawodników. Od str. prawej: Hartmann (Węgry, Lobkowitz (Czechosłowacja), Pohl (Czechosłowacja)

(*Photo*

Hr. Max Arco-Zinneberg zwycięzca w kategorji wyścigowej.

Karjera sportowa Hołuja jest naprawdę błyskawiczną. Na motocyklach jeździł on zaledwie przez dwa sezony, które zresztą były dla niego nieprzerwanem pasmem sukcesów. Na początku roku bieżącego kupił sobie Hołuj używaną wyścigówkę Bugatti, którą dawniej miał hr. Mycielski, i odrazu wygrał na niej wyścig zimowy na torze w Zakopanem. Na wyścigach okrężnych we Lwowie wykazał wiele ambicji i umiejętności, kończąc, jako jedyny z Polaków, trudny bieg kategorji wyścigowej. A w trzecim swoim wyścigu samochodowym bije już Hołuj wszystkich kierowców polskich i osiąga, na znacznie słabszym samochodzie, praktycznie taki sam czas, co zwycięsca kategorji wyścigowej. Czego się można jeszcze spodziewać od kierowcy, który robi tak szybkie postępy ? Mam pewność, że od Hołuja możemy oczekiwać jeszcze niejednego pięknego sukcesu, szczególniej, że nie jest on wcale zarozumiały na punkcie swoich wyczynów i nie wpadnie chyba w megalomanję, która stała się grobem sportowej sławy niektórych innych naszych kierowców.

Hołuj osiągnął czas tylko o cztery setne sekundy gorszy od zwycięscy w kategorji wyścigowej, hr. Arco Zinneberg, jadącego bardzo ładnie na tym samym wozie Austro Daimler, na którym Stuck ustanowił swój zeszłoroczny rekord trasy tatrzańskiej, Oprócz hr. Arco z zawodników kategorji wyścigowej wyróżnić trzeba jeszcze czeskiego kierowcę Pohla, który na czterocylindrówce Bugatti osiągnął również niemal identyczny czas ze zwycięscą, popisując się przytem piękną techniką brania wiraży z umyślnem zarzucaniem maszyny. Natomiast wynik znanego węgierskiego kierowcy i rekordzisty Hartmanna, osiągnięty na ośmiocylindrowym wozie Bugatti, uznać trzeba za stosunkowo słabszy, pomimo, że jest on lepszy od rekordu kategorji.

Liefeldt jechał bardzo stylowo, osiągając swój najlepszy rezultat na trasie zakopiańskiej, Co się tyczy Rippera, to nie jechał on gorzej niż w latach ubiegłych, jednak silne zarzucenie na jednym z wiraży nie pozwoliło mu osiągnąć lepszego wyniku.

Książę Lobkovitz i Frankl uzyskali rezultaty nieszczególne. Natomiast bardzo ładnie przejechał Markiewicz, Szwajcar o polskiem nazwisku, który na swym maleńkim czerwonym Austinie zademonstrował zupełnie specjalny sposób jazdy. Ponieważ taka mała maszyna ma dosyć niewielką szybkość maksymalną, a przytem, będąc bardzo krótką, świetnie się trzyma drogi na wirażach, więc też jedzie się na niej z jednakową szybkością zarówno na prostych jak i na zakrętach, wcale nie odejmując gazu. Tylko w ten sposób mógł Markiewicz wydusić ze swego maleństwa przeciętną aż 63 klm./g.

W kategorji sportowej na wyróżnienie zasługuje rezultat, osiągnięty przez Hilczyńskiego na samochodzie Ford, specjalnie przerobionym i skarosowanym w jednej z krajowych firm. Niezły jest również wynik Schmidta, chociaż dużo gorszy od jego zeszłorocznego rekordu, jak również wynik Szczyżyckiego, stanowiący nowy rekord w kategorji półtoralitrowej. Czasy pozostałych zawodników bardzo słabe.

Kategorja turystyczna, która stworzoną została po to, aby mogli brać udział w wyścigu członkowie klubów, nie posiadający specjalnych maszyn sportowych i wyścigowych, nie zgromadziła niemal żadnej konkurencji. Najlepszy czas uzyskał poza konkursem Dzierliński, a w konkursie Bukowiecki, który w ostatniej chwili zdecydował się wziąć udział w wyścigu i startował na zupełnie nieprzygotowanej maszynie oraz bez treningu.

Motocykle dopiero po raz trzeci brały udział w Wyścigu Tatrzańskim, to też rekordy tej kategorji były znacznie łatwiejsze do pobicia i rzeczywiście wszystkie zostały pokonane. Najlepszy czas dnia uzyskał doskonały motocyklista austrjacki Schneeweiss, który był zmuszony startować dwukrotnie, gdyż za pierwszym razem zanadto ściął lekki wiraż znajdujący się na mecie i nie przejechał przez wąż gumowy elektrycznego chronometru. Oprócz Schneeweissa czasy lepsze od poprzedniego rekordu motocyklowego uzyskali jeszcze Ludwig, Bathelt, Gębala, Alvensleben i Bogusławski. Najlepsze wyniki z polskich zawodników osiągnął dosyć niespodziewanie Bathelt i to na motocyklu o pojemności tylko 350 ccm.

Tyle da się powiedzieć o stronie sportowej zawodów. Jeśli chodzi o stronę organizacyjną, to gdyby były lepsze czasy, możnaby jej postawić zarzut, że nie przewidziano wcale rozrostu imprezy i ramy organizacji okazały się za szczupłe do wielkości całego przedsięwzięcia. Trudno jednak było przewidzieć, że wyścig tak wspaniale się uda pomimo kryzysu, a jeszcze trudniej było robić inwestycje w dzisiejszych ciężkich warunkach. To też sądzę, że nie mam prawa czynić z tego tytułu zarzutów organizatorom. Naogół organizacja działała bardzo sprawnie, tak że komandor zawodów p. dr. Bolesław Macudziński, wraz z vicekomandorami p. dr. Adamem Kwiatkowskim i p. inż. Kazimierzem Braunem oraz z niezmordowanym sekretarzem K. K. A. p. Romanem Czermakiem mogą być dumni i zadowoleni ze swego dzieła.

Marjan Krynicki.

Nowe rekordy inż. Henryka Liefeldta

W próbach bicia rekordów, zorganizowanych w maju przez Automobilklub Polski, nie mógł wziąć udziału polski rekordzista szybkości inż. Henryk Liefeldt, a to ze względu na niedostarczenie mu samochodu przez fabrykę. Po otrzymaniu swego Austro Daimlera na wyścigi bałtyckie i tatrzańskie, postanowił inż. Liefeldt zużytkować wolną niedzielę 9 sierpnia na poprawienie swych dotychczasowych rekordów szybkości na kilometrze ze startu stojącego i ze startu lotnego, ustanowionych jeszcze przed kilku laty. Próba odbyła się na asfaltowej szosie Wilanowskiej, pod oficjalną kontrolą Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, i uwieńczona została całkowitem powodzeniem.

Na przestrzeni jednego kilometra z rozbiegiem uzyskał inż. Liefeldt w jednym kierunku czas 19,095 sek. a w przeciwnym kierunku czas 19,895 sek., co daje czas średni 19,495 sek., odpowiadający szybkości przeciętnej 184,673 klm./g. Poprzedni rekord, ustanowiony przez inż. Liefeldta na zawodach we Lwowie w roku 1928, wynosił tylko 170,11 klm./g.

Inż. Liefeldt mógł był osiągnąć jeszcze lepszy rezultat, gdyby miał dłuższy rozbieg i gdyby szosa znajdowała się w lepszym stanie. Wskazuje na to fakt, że na początku odcinka kilometrowego wóz posiadał tempo około 180 klm./g., podczas gdy na mecie około 210 klm/g. z czego łatwo wysnuć wniosek, że na trasie rekordu maszyna jeszcze nabierała rozpędu. Szosa również nie ułatwiała zadania kierowcy, gdyż, aczkolwiek dosyć gładka, jest ona pofalowana, czyniąc bardzo trudnem utrzymywanie samochodu na prostej linji przy tak znacznej szybkości.

Dlatego też stosunkowo lepiej powiodła się próba pobicia rekordu na kilometrze ze startem z miejsca, gdzie w grę wchodziły mniejsze szybkości. W próbie tej osiągnął inż. Liefeldt w jednym kierunku czas 28,555 sek., a w przeciwnym kierunku czas 27,835 sek., co daje czas średni 28,190 sek., odpowiadający szybkości przeciętnej 127,779 klm./g. Poprzedni rekord, ustanowiony również przez inż. Liefeldta na wyścigach pod Pułtuskiem w roku 1926, wynosił zaledwie 98,441 klm/g.

Poprzednie wyczyny inż. Liefeldta pozostają nadal w tabeli polskich rekordów szybkości, jako rekordy dla kategorji trzylitrowych samochodów wyścigowych.

Dla porównania warto tu przytoczyć odpowiednie rekordy międzynarodowe w kategorji od 3 do 5 litrów, do której należy Austro-Daimler naszego rekordzisty. Oba rekordy, zarówno na kilometrze z miejsca, jak i z rozbiegu, ustanowione zostały w dniu 1 lipca 1929 roku przez słynnego angielskiego kierowcę Kaye Dona na samochodzie Sunbeam, na torze autodromu Brookland pod Londynem. Na kilometrze z rozbiegu uzyskał Kaye Don czas 15,87 sek. i szybkość 226,843 klm./g., podczas gdy na kilometrze z miejsca czas 26,14 sek. i szybkość 137,719 klm./g. Jak zatem widzimy wyczyn inż. Liefeldta na kilometrze z miejsca jest bardzo zbliżony do rekordu międzynarodowego, gdyż różnica w czasie wynosi tylko 2 sekundy.

TABELA POLSKICH REKORDÓW SZYBKOŚCI SAMOCHODOWEJ.

RODZAJ SAMOCHODÓW	Poj. cyl. ccm.	KIEROWCA	MARKA SAMOCHODU	Czas w sek.	Szybkość przeciętna klm./g.	Ustanowiony w roku
1. Kilometr z rozbiegu.						
Samochody sportowe . .	1100	Rahnenfeld	Fiat	36,090	99,751	1926
Samochody sportowe . .	1500	Regulski	Bugatti	32,870	109,522	1926
Samochody sportowe . .	2000	Bogucki	Bugatti	27,880	129,124	1931
Samochody sportowe . .	3000	Szwarcsztein	Bugatti	24,232	148,560	1928
Samochody sportowe . .	5000	Bitschan	Stutz	28,075	128,230	1928
Samochody wyścigowe . .	3000	Liefeldt	Austro-Daimler	21,162	170,110	1928
Samochody wyścigowe . .	5000	Liefeldt	Austro-Daimler	19,495	184,673	1931
2. Kilometr z miejsca.						
Samochody sportowe . .	1100	Krawczyk	Amilcar	50,650	71,076	1926
Samochody sportowe . .	1500	Regulski	Bugatti	46,540	77,353	1926
Samochody wyścigowe . .	3000	Liefeldt	Austro-Daimler	36,570	98,441	1926
Samochody wyścigowe . .	5000	Liefeldt	Austro-Daimler	28,190	127,779	1931

Inż. Liefeldt i Widawski w Pucku.

Szef łączności wybrzeża kpt. Pufal oraz członkowie kom. organiz. przy odmierzaniu trasy.

„Wyścig o Puhar Bałtyku" 2.VIII. 1931 r.

Pomorski Automobilklub — wierny swej nazwie „Pomorski", a więc rozciągający swą działalność również i na nasze wybrzeże, urządził podobnie jak w roku zeszłym w dniu 1 i 2 sierpnia b. r. zjazd gwiaździsty nad morze — do Gdyni, a w łączności z tem korzystając z otwarcia nowej szosy nadmorskiej Wielka Wieś—Jastrzębia Góra, 7-kilometrowy wyścig płaski na tejże szosie, jako pierwszą swoją większą i otwartą imprezę.

To też już od południa 1 sierpnia zaroiło się w Gdyni od samochodów prawie wszystkich klubów, które pośpieszyły na wezwanie Pomorskiego Klubu, by zadokumentować łączność polskiego świata samochodowego ze źrenicą naszej macierzy — polskiem morzem i polskiem wybrzeżem. Oficjalnie zamknięta jeszcze trasa Wielka Wieś—Jastrzębia Góra były tak 1-go sierpnia wieczór jak i 2-go sierpnia rano najruchliwszym punktem wybrzeża, gdyż wszyscy zawodnicy, zgłoszeni w liczbie 24-ch chcieli skorzystać z treningu dla zapoznania się z właściwościami nowej szosy. Szosa ta, szerokości 8 m., z 4-metrowymi chodnikami po obu stronach, brukowana kostką i zalana asfaltem, prowadzi wzdłuż wybrzeża w odległości około 300 m. wykazując dwa znaczniejsze wiraże i dwa wzniesienia, a więc tworząc normalny, lecz idealnie utrzymany typ naszej drogi. Dobrze obrany finish pozwalał obserwować trasę z odległości 800 m., a efektownie łukiem przez szosę przerzucony most komandorski zaznaczał z daleka zawodnikom ustaloną metę. Z obu stron szosy na finishu ustawiono prowizoryczne trybuny w paru kondygnacjach a tuż przy moście komandorskim trybunę honorową, boć to dziś właśnie, 2-go sierpnia, odbywa się również oficjalne otwarcie tej nowej drogi, spodziewany jest więc liczny napływ znaczniejszych gości. Pogoda wymarzona, słońce przygrzewa mocno, lecz od morza mgła gęsta zalewa trasę, zwłaszcza na wzniesieniach i wirażach, powodując zaniepokojenie wśród zawodników i kierownictwa wyścigu. Po godzinie 13-tej z chwilą przyjścia pociągów z Helu i Gdyni do Wielkiej wsi — fale letników zalewają trybuny, a park samochodowy przy mecie zwiększa się z minuty na minutę. Zbliża się godzina 14-ta, naznaczona jako początek wyścigów. I niestety dowiadujemy się, że z racji opóźnienia uroczystości otwarcia szosy — początek wyścigu nastąpić może dopiero około godziny 15-tej. To też publiczność prażona promieniami słonecznemi, które na szczęście zwalczają choć częściowo uporczywą mgłę panującą nad trasą — niecierpliwi się mimo dźwięcznej muzyki marynarskiej, nie szczędzącej sił dla zapełnienia, nie z winy kierownictwa wyścigów powstałej luki. Kwadrans przed 15-tą od strony Jastrzębiej Góry nadjeżdżają wreszcie samochody z oficjalnymi przedstawicielami, z panem Ministrem Robót Publicznych, gen. Norwid-Neugebauerem, na czele zastępującym przy otwarciu szosy Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Przybyli zajmują miejsca na trybunie honorowej, tonącej w zieleni świerków, i na moście komandorskim. Widzimy między innymi panów: ministra Beka, ministra Moraczewskiego, ministra Strassburgera, wojewodę pomorskiego Lamota, starostę morskiego inż. Henszla, hr. Wielowieyskiego, komisarza rządu m. Gdyni, p. Zabierzowskiego, dyrektora robót publicznych inż. Maćkowskiego i innych. W chwilę po ich przybyciu rozpoczyna się wyścig startem wozów kategorji dominującej. Wozy puszczane są pojedyńczo, tak, że z chwilą przejechania przez finish jednego, następuje bezpośrednio start

Ogólny widok trasy w czasie finiszu inż. Głowackiego na sam. Praga.

następnego i przed oczyma zgromadzonej publiczności jawią się co parę minut najrozmaitsze typy Packardów, Austro-Daimlerów, Chenardów, Fordów, Essexów, Lancji, Tatr, Fiatów i t. d. Stwierdzić przytem musimy nienaganne funkcjonowanie elektrycznego chronometru, kierowanego przez p. majora Deisenberga z A. P., przy bardzo wydatnej pomocy p. kpt. Pufala, szefa łączności wybrzeża, który przez swych marynarzy przeprowadził całą sieć telefoniczną od startu do finishu, stwarzając 3 punkty obserwacyjne, przez co cała trasa była pod stałą telefoniczną kontrolą sędziowską. Zainteresowanie wzbudza zaanonsowanie startu pani Koźmianowej, witanej oklaskami przy mecie; publiczność z ciekawością oczekuje startu uwidocznionych w programach asów naszego automobilizmu. To też z chwilą ogłoszenia startu p. Jana Rippera odzywają się z góry oklaski na jego przyjęcie, rozczarowanie jednak pewne ogarnia publiczność, gdy widzi że p. J. Ripper startuje nie na maszynie sportowej, lecz na normalnej turystycznej Tatrze, na której właśnie w ten sam dzień przybył na zjazd nad morze, przebywając w ciągu 4 dni około 4.000 km. Bardzo dobry czas natomiast i rzęsiste oklaski zdobywa p. Jerzy Widawski na zgrabnym swym sportowym Austro-Daimlerze, przebywając całą trasę z szybkością 129,5 km./godz. i p. inż. Henryk Liefeldt — niestety jedyna tylko maszyna wyścigowa biorąca udział w tej imprezie, osiągając czas 136,7 km./godz. Z niewiadomych przyczyn nie przyjechał zgłoszony na 2 wozach Bugatti, p. Jerzy Radomir, a hr. Maurycy Potocki z powodu defektu swego Voisin'a w ostatniej chwili wycofał swoje zgłoszenie. W każdym razie impreza ta mimo pewnych braków — o których jeszcze wspomnimy, zdobyła wstępnym bojem swoich zwolenników, do czego nie mało przyczyniły się piękne nagrody, rozdanie których nastąpiło tegoż dnia o godzinie 21-ej w hotelu Centralnym w Gdyni. Nagrody zwycięzcom wręczała małżonka komisarza rządu pani Zabierzowska, a uroczystość tę uświetnił swą obecnością tak protektor wyścigu p. Minister Robót Publicznych, jak i prezes komitetu honorowego p. wojewoda Pomorski wraz z całym komitetem honorowym Rozdanie nagród poprzedziła żywymi oklaskami przyjęta mowa prezesa Komisji Sportowej Pomorskiego Automobilklubu i komandora wyścigu, p. inż. Wł. Stulgińskiego, podkreślająca, że w dniu tym polskie kluby samochodowe w zrozumieniu ważności imprez samochodowych na polskiem wybrzeżu — dodały ze swej strony perełkę do ślubnego welonu, jaki cała Polska wije dla swego wybrzeża, by uwidocznić ten przed 10-ciu laty odbyty akt zaślubin Polski z Bałtykiem.

Z przykrością jednak stwierdziliśmy przy samem rozdaniu nagród nieobecność p. .p Liefeldta, Rippera i Widawskiego, którzy kwaterując w Pucku, widocznie nie zdążyli przybyć na czas do Gdyni, względnie byli zdania, że wobec spóźnionego rozpoczęcia wyścigów również i rozdanie nagród nastąpi z opóźnieniem.

Ze swej strony stwierdzić musimy, że Pomorski Automobilklub urządzając tę imprezę w tak trudnych dla siebie warunkach, bo na nowej zupełnie trasie w odległości 300 klm od swej siedziby, wywiązał się dobrze ze swego zadania, nie szczędząc trudów i kosztów dla wprowadzenia jej w życie.

Pewne usterki organizacyjne, jak nieopanowanie kasowe całego terenu, brak rozgłośników objaśniających publiczności, niepodanie w programach klasyfikacji zawodników i brak wskazówek na trybunach, które publiczności ułatwiałyby zajmowanie miejsc, dadzą się w latach przyszłych z pewnością usunąć. Życzyćby należało, by Pomorski Automobilklub na przyszłość imprezy tej nie zaniechał, mając wszelkie dane po temu, by stworzyć z niej jeden z najpopularniejszych naszych wyścigów samochodowych. W tem, jak już w tym roku widzieliśmy, wszystkie kluby samochodowe Polski przyjdą mu chętnie z pomocą, by wspólnemi siłami podtrzymać hasło: frontem do polskiego morza.

Delegacja A. Klubów na wyścigu o puhar Bałtyku; od lewej do prawej: pp. Artur Wuttke Ł. A. K. Stefan Głowiński A. W. Wład. Pilcer M. K. A. Zygmunt Karsch Ł. A. K. Bolesław Kłoda P. A.

Typowy krajobraz Pojezierza. *Ze zbiorów Centr. Biura Hydrograficznego Min. Rob. Publ.)*

Pojezierze Suwalsko-Augustowskie

Za jeden z najidealniejszych terenów dla wycieczek i week-end'u uważać można Pojezierze Suwalsko-Augustowskie. Dzięki doskonałemu dojazdowi i stosunkowo niewielkiej odległości, jest ono łatwo dostępne dla automobilistów, a zachowany w swej dziwacznej szacie krajobraz, dziś jeszcze wywrzeć może na turyście wrażenie parku natury.

Punktem wyjściowym w ten kraj lasów i jezior jest Białystok, miasto o 80.000 mieszkańców, ongiś siedziba rodu Branickich, z których to czasów zachował się pałac z połowy XVIII wieku. Zbudował go hr. Klemens Jan Branicki, szwagier króla Stanisława Augusta, a pałac wykończony został wówczas tak wspaniale, zarówno wewnątrz, jaki zewnątrz, że nie ustępował on rezydencjom królewskim. Po rozbiorach Polski został on pozbawiony całkowicie wewnętrznego urządzenia i zamieniony na rosyjskie urzędy powiatowe. Od roku 1919 odrestaurowany, służy za siedzibę urzędu wojewódzkiego. Poza swoją bogatą przeszłością Białystok stanowi dziś centrum przemysłowe województwa, a wśród fabryk przeważają włókiennicze.

Z Białegostoku mijając miasteczko Sokółkę, kierujemy się na Grodno, które warte jest nałożenia drogi zarówno ze względu na swoje zabytki jak i malownicze położenie. Miasto bowiem zbudowane jest amfiteatralnie na wysokim brzegu Niemna. Dojeżdżamy do Grodna od przeciwnego brzegu Niemna i zaraz od wjazdu na most zwraca uwagę jego położenie. Do ciekawszych zabytków miasta (50.000 mieszk.) jednego z najstarszych w województwie, należy kościół Pojezuicki, obok kościoła na Antokolu w Wilnie najpiękniejszy barok ziem północno-wschodnich. Poza tem zachował się zamek, słynny w dziejach Polski z sejmów, w którym odbywały się także dwa ostatnie sejmy rozbiorowe, oraz malownicza cerkiew na Kołoży.

Z Grodna skręcamy na szosę do Augustowa i wkrótce potem wkraczamy na teren bogatego w jeziora Pojezierza Augustowsko-Suwalskiego.

Rozpoczyna się tu najpiękniejsza partja podróży, gdyż droga wiedzie przez słynne lasy Augustowskie. Z obu stron szosy tworzą one zieloną ścianę z gęstem podszyciem, tu i ówdzie poprzecinaną kanałami i jeziorami. Spokój i cisza przerywana tylko świergotem ptaków wśród pięknie zachowanej przyrody, każą zapomnieć o szarzyźnie dnia i zgiełku wielkomiejskim. Całemi kilometrami droga wiedzie jakgdyby po grobli, a raz po raz z obu stron otwierają się coraz to bardziej

Jezioro Długie

(Ze zbiorów Centr. Biura Hydrograficznego Min. Rob. Pub.)

Kanał Ogińskiego

(Ze zbiorów Centr. Biura Hydrograficznego Min. Rob. Publ.)

malownicze widoki, tak różne od spotykanych w innych częściach Polski i tak piękne w swojej swoistości.

Pojezierze Augustowsko-Suwalskie to jedyny w swoim rodzaju zakątek. Niczego za dużo, nic nie psuje monotonnością wrażenia. Lasy niezbyt gęste i mieszane dają cudne tło niewielkim, a malowniczym kanałom i czystym wodom jezior. Jezior też nie ma zadużo, jak naprzykład na Polesiu, gdzie nadmiar wody stwarza miejscami pewną monotonję krajobrazu. Ciepłe promienie słońca przez gałęzie drzew przenikające, rzucają refleks na wodę i zdaje się dzięki temu wszystko śmiać i radować wokoło.

Mijamy Kanał Augustowski, który łączy dorzecze Niemna i dorzecze Wisły. Budowę jego zaczął w r. 1824 z inicjatywy gen. Prądzyńskiego korpus inżynierów wojsk polskich.

Nad kanałem leży miasto powiatowe Augustów o 11.000 mieszkańców, widoczne zdaleka dzięki dwom dominującym nad niem wieżom kościoła z r. 1848. Augustów leży w pięknej okolicy bogatej w lasy i jeziora, o charakterze polodowcowym, wąskich a głębokich. Do większych wśród nich należą jeziora Necko, Białe, Długie i Sajno, a wreszcie Studzieniczne, 7 klm. długie z wyspą, na której stoi drewniany kościół, słynny jako miejsce odpustowe.

36 klm. na północ od Augustowa leżą Suwałki, miasto powiatowe o 20.000 mieszkańców, stanowiące centrum t. zw. Suwalszczyzny. Jest to okolica niemniej malownicza od opisanego wyżej Pojezierza Augustowskiego, a dzięki piękności krajobrazu zwana Szwajcarją Suwalską. Obfite lasy i jeziora o charakterze polodowcowym wąskie i głębokie — oto charakterystyczny obraz Suwalszczyzny. Najpiękniejszem i największem wśród nich, a jednocześnie uchodzącem za jedno z najbardziej malowniczych w Polsce, jest jezioro Wigry. Dojechać można doń wygodnie autem z Suwałk (9 klm. na wschód).

Dzięki zbudowanemu nad jeziorem schronisku Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego można tu doskonale spędzić kilka dni, lub dłużej, używając wypoczynku i swobody. Woda i cisza, oraz czyste powietrze z okolicznych lasów, oto warunki czyniące pobyt tutaj idealnym. W sąsiedstwie zbudowano przystań wioślarską, dzięki czemu uprawiać tu można doskonale wszelkie sporty wodne, a jedynym sąsiadem jest malowniczy, zbudowany na wyspie kościół Kamedułów i doświadczalna stacja hydrobiologiczna.

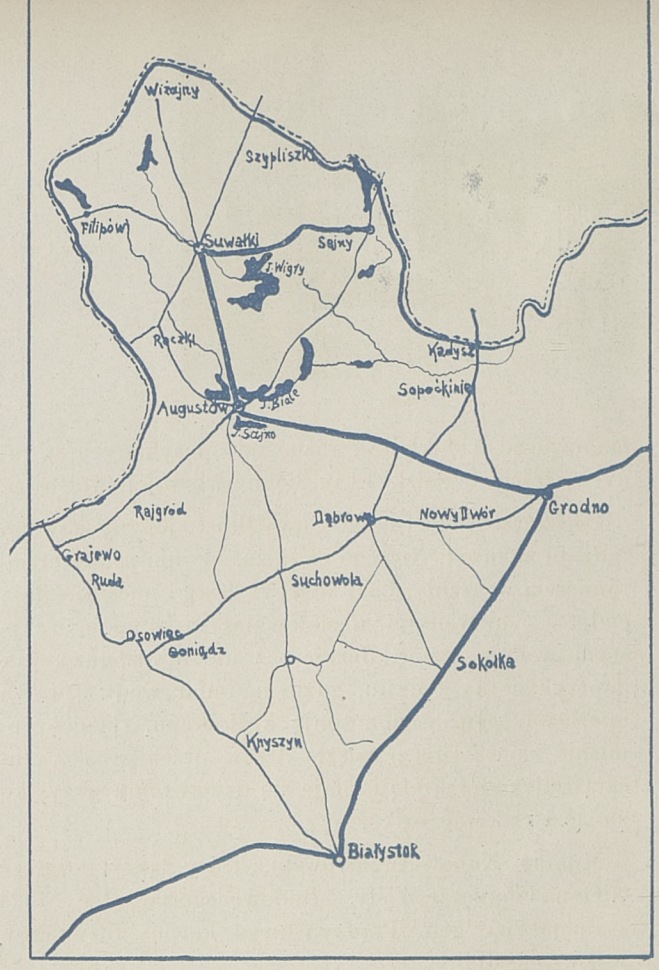
Jezioro Wigry w nocy

(Ze zbiorów Centr. Biura Hydrograficznego Min. Rob. Publ.)

Widok z ogrodu w Dzierzbi na jezioro Wigry

Cała ta wyżej opisana okolica dzięki malowniczości i bardzo dobrej szosie, może być doskonale w miesiącach letnich, wiosennych i jesiennych wykorzystywaną przez automobilistów jako cel wycieczek, a ręczyć mogę, że kto raz te strony odwiedzi, powróci tam napewno, gdyż pod względem warunków pobytu i widoków, przy możności doskonałego zaprowiantowania się po drodze i w okolicy, mało miejsc w Polsce, może im dorównać.

Marja Szachówna.



Wycieczka A. P. zorganizowana w dn. 5 maja r. b. przez sekcję wycieczkową nad jezioro Wigry. — Uczestnicy wycieczki w gościnie u członka A. P. p-a Romana Lasockiego w maj. Dzierzbi.

Gwiżdżę na kryzys!
radjo mnie bawi
za 10 gr.
dziennie

Dzielny i szybki!

Ford dotrzymuje kroku na długich dystansach najlepszym samochodom. Nie wymaga jednak takich kosztownych starań jak one, a jest zawsze gotowy wyruszyć z nimi następnego dnia na etap. Prosimy zapytać się tych, którzy spotykają samochody Ford... lub których Fordy prześcigają, a odpowiedzą, że ich następny samochód będzie Fordem.

LINCOLN Ford FORDSON

SAMOLOTY

FORD MOTOR COMPANY

[17]

Strona Prawnika

Orzecznictwo sądów — a ruch pojazdów mechanicznych

W Nr. 7 Auta omówiliśmy szczegółowo orzeczenie Sądu Najwyższego ustalające, że odległość w jakiej może przejeżdżać samochód koło chodnika musi być taka, aby kierowca nie potrącał ludzi stojących na chodniku.

Obecnie omówimy orzeczenie w wypadku spowodowania śmierci przez najechanie samochodem na osobę, przechodzącą przez jezdnię.

Sąd niższej instancji skazał oskarżonego na podstawie § 335 Ustawy Karnej austrjackiej*) wobec tego, że chociaż oskarżony zastosował wszystkie środki ostrożności (np. sygnały, wolna jazda, hamowanie i t. d.) to jednak nie dość zwrócił uwagi na silny ruch pieszy danej ulicy, a nie wstrzymawszy we właściwym momencie auta, spowodował uderzenie danej osoby przechodzącej przez jezdnię lewym błotnikiem samochodu, co w następstwie pociągnęło jej śmierć.

Jednym z momentów uzasadnienia wyroku skazującego był następujący: oskarżony pomimo, iż jechał powoli i dawał sygnały przecież nie zwracał uwagi należytej na to, co się przed nim bezpośrednio na jezdni działo — skoro denatka zdołała przejść przed frontem samochodu z prawej strony kierowcy ku lewej i upadła, zaczepiona przez lewy błotnik, a oskarżony nie zatrzymał na czas wozu mimo, że hamulce były dobre i umożliwiały osadzenie wozu — zwłaszcza powoli jadącego — na miejscu.

Sąd Najwyższy rozpatrując w drodze kasacji powyższą sprawę, w orzeczeniu swem przytacza w streszczeniu istotne momenty ustaleń wyroku Sądu niższej instancji w ten sposób:

Sąd niższej instancji ustala,— zgodnie z tłumaczeniem się oskarżonego, że jechał powoli, przepisaną stroną ulicy i dawał sygnały, że w miejscu wypadku ulica niema żadnego pochylenia i że samochód którym oskarżony kierował najnowszej konstrukcji mógł być momentalnie zahamowany, oraz, że zwracał oskarżony uwagę w kierunku posterunkowego, kierującego ruchem na rogu ulicy i na jego sygnały — a mimo tych ustaleń dochodzi do wniosku, nie znajdującego logicznego uzasadnienia w powyższych ustaleniach, że oskarżony zaniechał ostrożności, jaka wobec silnego ruchu pieszego na ulicach była wskazana i nie wstrzymawszy na czas auta, dopuścił się zaniedbania, podpadającego pod przepis § 335 U. K.

Dalej Sąd Najwyższy analizując powyższe uzasadnienie stwierdza, że takie umotywowanie orzeczenia o winie oskarżonego jest niejasne, nielogiczne i niewystarczające, a z drugiej strony wskazuje na mylne pojmowanie odpowiedzialności z § 335 U. K.

Jeżeli bowiem oskarżony zachowywał, — jak to sam Sąd ustala — wszystkie środki ostrożności, wskazane naturą rzeczy, a także specjalnymi przepisami, obowiązującemi kierowców samochodowych, a mimo to przejechał denatkę, co do której nie spostrzegł w jaki sposób i z której strony ulicy dostała się pod wóz, — to samo to niezauważenie w tych warunkach nie dowodzi jeszcze niedbalstwa oskarżonego i nie wyczerpuje znamion przestępstwa z § 335 U. K.

To niespostrzeżenie denatki mogło być właśnie spowodowane tem, że ona nagle, niespodziewanie zeszła z chodnika na jezdnię i pobiegła pod samochód — a także zwracaniem uwagi przez oskarżonego na posterunkowego, regulującego ruch i na jego sygnały — co nie dowodzi jeszcze zaniedbania ostrożności w stosunku do denatki — skoro musiałaby ona znajdować się w polu widzenia oskarżonego, patrzącego przed siebie na posterunkowego — gdyby w ostatniej chwili nie była zeszła z chodnika na jezdnię.

Słusznie zarzuca oskarżony brak motywów ustalenia, że na ulicy był silny ruch pieszy i że nikt nie twierdził by denatka pędem chciała przebiedz przez jezdnię, bo z zeznań świadków wynikałoby przeciwieństwo tych ustaleń.

Gdyby przeto Sąd niższej instancji należycie był pojmował istotę czynu z § 335 U. K. byłby musiał rozważyć, że oskarżony, — który od lat przeszło 20 jest kierowcą samochodowym — jechał powoli, przepisaną stroną ulicy, dawał sygnały, patrzył przed siebie, zwracając uwagę na znaki kierującego ruchem policjanta, — i że, jeżeli prawdą jest, że denatka ze swą towarzyszką przechodziła z prawego chodnika ulicy — licząc w kierunku jazdy samochodu — na lewy i zrobiła jak, Sąd ustala, — 3 kroki, a samochód jechał przepisaną prawą stroną jezdni w odległości 1.80 m. od krawędzi chodnika — to musiała ona w ostatniej chwili zejść z chodnika tuż prawie pod samochód, bo inaczej byłaby już przeszła tę małą przestrzeń około 4.40 m., dzielącą ją od chodnika do środka jezdni.

Nierozważenie tych okoliczności i niewyciągnięcie z nich logicznych wniosków, a zarazem niejasne i nielogiczne umotywowanie rzekomego niedbalstwa i nieostrożności oskarżonego czyni wyrok sądu niższej instancji nieważnym.

Z uwagi na powyżej przytoczone motywy orzeczenia Sądu Najwyższego możemy stwierdzić, że niezauważenie przechodnia na jezdni i najechanie na niego — mimo zachowania wszystkich środków ostrożności, wskazanych naturą rzeczy i szczegółowymi przepisami o ruchu — nie stanowi niedbalstwa ze strony kierowcy samochodu, a zatem nie może on odpowiadać karnie za spowodowany w tych warunkach wypadek.

E. Wiś-sędzia

*) § 335 Ustawy Karnej austrjackiej brzmi:

Każda czynność albo zaniechanie, co do których działający może mieć świadomość już na podstawie ich naturalnych, przez każdego łatwo rozpoznalnych skutków, albo na mocy ogłoszonych przepisów szczególnych, albo wskutek swego stanowiska, urzędu, zawodu, rzemiosła, zatrudnienia, albo wogóle wskutek szczególnych stosunków, że one zdolne są wywołać lub powiększyć niebezpieczeństwo dla życia, zdrowia lub ciała ludzkiego, jeżeli wskutek tego wynikło ciężkie uszkodzenie ciała człowieka, należy karać w osobie każdego winowajcy jako przekroczenie, aresztem od jednego do sześciu miesięcy; wtedy jednak, kiedy, wskutek tego wynikła śmierć człowieka, jako występek, ścisłym aresztem od sześciu miesięcy do roku.

Kwartalna Kronika ustawodawstwa samochodowo-drogowego

pod red. adw. K. Watrakiewicza

Polska.

1) Opłaty od samochodów i motocykli na Państwowy Fundusz Drogowy.
2) Ulgowe opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy.
3) Opłaty od samochodów w województwie Śląskiem.
4a) Upoważnienie Polskiego Touring Klubu do wydawania tryptyków.
5) Obowiązek odstępowania samochodów i rowerów dla celów obrony Państwa
6) Cło ulgowe od materjałów samochodowych.
7) Przepustki samochodowe dla personelu polskich ambasad, poselstw i konsulatów zagranicą.
8) Dorożki samochodowe w Warszawie
9) Autobusy międzymiastowe w Warszawie.

Obce państwa.

9) Przystąpienie państw do konwecji samochodowej z 1926 roku.
10) Opłaty od zagranicznych samochodów w Austrji.
11.) Rada ruchu samochodowego w Austrji.
12) Zatwierdzanie i ogłaszanie rozkładów jazdy i taryf autobusowych w Austrji
13) Niemieckie przepisy wykonawcze do międzynarodowej konwencji samochodowej z 1926 r.
14) Opodatkowanie samochodów w Niemczech.
15) Przymus ubezpieczenia właścicieli samochodów w Szwajcarji.

Opłaty od samochodów i motocykli na Państwowy Fundusz Drogowy.

Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16 poz. 81) wprowadza na pokrycie wydatków tego funduszu opłaty od samochodów i motocykli oraz opłaty od biletów za przejazd autobusami. Wysokość opłat tych określają art. 6, 7 i 18. Rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy ogłoszone zostało w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 25 poz. 150.

Ulgowe opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy.

Na podstawie rozporządzenia ministerjalnego z 17 marca 1931 (Dz. U. R. P. Nr. 30 poz. 213) opłatę w wysokości 40% norm wskazanych w art. 6 ustawy z 3 II. b. r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16 poz. 81) opłaca się od pojazdów mechanicznych typów następujących: 1)Samochody „Ursus" typ A. i A.W. 2) Samochody „Saurer" typ B. L. D. i 3) Motocykle „C. W. S." 1000 cm.

Opłaty od samochodów w województwie Śląskiem.

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym z 3 lutego 1931 r. nie obowiązuje na obszarze Województwa Śląskiego, ze względu na to, że ustawodawstwo o utrzymaniu dróg lądowych należy w myśl Śląskiego Statutu Organicznego do kompetencji Sejmu Śląskiego. Wobec tego Sejm Śląski uchwalił odrębną ustawę z 30 marca 1931 r. o W o j e w ó d z k i m Funduszu Drogowym (Dziennik Ustaw Śląskich Nr. 6 poz. 14). Ustawa ta zasadniczo jest wzorowana na ustawie z 3 lutego 1931 r. Wprowadza ona na obszarze Województwa Śląskiego te same co do struktury i wysokości opłaty od samochodów, które obowiązują na obszarze całego Państwa. Lecz Sejm Śląski, uchwalając tę ustawę, uwzględnił w pewnej mierze postulaty, wynikające ze specjalnych warunków gospodarczych istniejących na terenie Województwa Śląskiego. Mianowicie ustawa śląska z 30 marca b. r. upoważnia Śląską Radę Wojewódzką do zmieniania w drodze rozporządzenia wysokości opłat na obszarze Państwa poza Województwem Śląskiem, lecz także w uwzględnianiu warunków gospodarczych Województwa Śląskiego. Oprócz tego opłata od biletów nie będzie pobierana za przejazd w autobusach, kursujących w obrębie okręgu przemysłowego, do którego zalicza się powiaty: katowicki i świętochłowicki. Postanowienie ustawy ogólnopaństwowej o obniżeniu opłat do 40% wysokości opłat normalnych od pojazdów mechanicznych, typów ustalonych w rozporządzeniu ministerjalnem z 17 III b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 30 poz. 213) ma zastosowanie również do opłat ustanowionych przez ustawę śląską. Ustawa ta weszła w życie z dniem 1 kwietnia, b. r. z wyjątkiem niektórych przepisów które weszły w życie z dniem 1 maja b. r. Rozporządzenie wykonawcze zostało ogłoszone w Dzienniku Ustaw Śląskich Nr. 9 poz. 20.

Upoważnienie Polskiego Touring Klubu do wydawania tryptyków.

Minister Skarbu rozporządzeniem z 25 kwietnia 1931 r. (Dr. U. R. P. Nr. 49 poz. 415) upoważnił do wydawania tryptyków dla samochodów i motocykli oprócz Automobilklubu Polski w Warszawie także Polski Touring Klub w Warszawie. Książeczki z przepustkami granicznemi (carnet de passage en douanes) wydawać będą swoim członkom oprócz klubów należących do Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych Uznanych w Paryżu (Association Internationale des Automobiles Clubs reconnus a Paris) także kluby należące do Związku Międzynarodowego Turystyki (Alliance Internationale de Tourisme).

Obowiązek odstępowania samochodów i rowerów dla celów obrony Państwa.

Rozporządzenie wykonawcze Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych w tej sprawie z dnia 23 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 44 poz. 425) zostało uzupełnione nowem rozporządzeniem z dnia 3 grudnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94 poz. 740). W razie zarządzenia poboru, obowiązani są właściciele lub posiadacze pojazdów mechanicznych i rowerów, podlegających poborowi, dostarczyć je wraz z przedmiotami niezbędnemi do ich utrzymania i prawidłowego użykowania. Za takie przedmioty w stosunku do pojazdów mechanicznych uważane są: zapas materjałów pędnych i smarów, wystarczający na przebycie 150 klm. oraz normalnie należące do pojazdów narzędzia, akcesorja, gumy i t. d. Właściciele (posiadacze) powinni w miarę możności przedstawić również komisji poborowej dowody stwierdzające wartość (cenę nabycia) przedmiotu świadczenia.

Cło ulgowe od materjałów samochodowych.

Rozporządzeniem ministerjalnem z 31 marca 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47 poz. 405) zostało wprowadzone cło ulgowe w wysokości 20% od cła normalnego (autonomicznego) za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu od kół tarczowych samochodowych bez opon i dętek, sprowadzonych p r z e z w y t w ó r n i e samochodów i przyczepek .(Pozycja taryfy celnej z 173 p. 6a). Jest przewidzana możność zwrócenia różnicy należności między cłem normalnem, a ulgowem jeżeli koła te zostały oclone bez zastosowania ulgi, która obowiązuje od 20 maja do 30 czerwca 1931 roku.

Przepustki samochodowe dla personelu polskich ambasad, poselstw i konsulatów zagranicą.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Skarbu z 20 lutego 1931 r. (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 7 poz. 97), wprowadzone rozporządzeniem z dnia 14 czerwca 1929 r. przepustki samochodowe dla obywateli państw obcych, zajmujących stanowisko dyplomatyczne poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 20/1929 poz. 215), mogą być wydawane na warunkach ustalonych w wymienionem rozporządzeniu, również osobom należącym do personelu polskich

ambasad, poselstw i konsulatów zagranicą i tam zamieszkałym. Ulgi te mogą być stosowane tylko do samochodów zarejestrowanych w miejscu urzędowania personelu polskich ambasad, poselstw oraz konsulatów i stanowiących własność wymienionego personelu lub własność państwową.

Dorożki samochodowe w Warszawie.

Przepisy dotyczące zewnętrznego wyglądu dorożek samochodowych w Warszawie zostały ogłoszone w Warszawskim Dzienniku Wojewódzkim dla m. st. Warszawy (Nr. 8 poz. 38). Przepisy te weszły w życie z dniem 1 kwietnia r. b.

Autobusy międzymiastowe w Warszawie.

W obrębie m. st. Warszawy autobusy międzymiastowe kursować mogą wyłącznie w odstępach czasu i na podstawie rozkładów jazdy zatwierdzonych przez Komisarjat Rządu m. st. Warszawy (Rozp. wyk. z 14 lutego 1931 ogł. w Nr. 7 Warsz. Dziennika Wojew.).

Przystąpienie państw do konwencji samochodowej z 1926 r.

Oświadczenie Rządowe z 30 stycznia b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 29 poz. 204) i z. 28 lutego b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz, 223) podają do wiadomości że Szwajcarja Czechosłowacja, Litwa i Austrja przystąpiły do konwencji międzynarodowej dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu 24 kwietnia 1926 ogłoszona w Dzienniku Ustaw R P. Nr. 21 z 1930 r. poz. 177), Niemcy też z dniem 13 grudnia 1930 r. przystąpiły do konwencji z 24 kwietnia 1926 r. (Reichgesetzblatt 1930 Teil II Nr. 38).

Rada ruchu samochodowego w Austrji.

Rozporządzeniem Ministra Handlu i Komunikacji z 17 lipca r. ub. Bundesgesetzblatt 1930 Nr. 69) została utworzona „Rada ruchu samochodowego" (Kraftfahrtbeirat). Do kompetencji tej Rady należy przygotowywanie projektów ustaw, rozporządzeń i zarządzeń, dotyczących ruchu samochodowego. Rada ta składa się z 40 członków, mianowicie: 10 urzędników, 5 przedstawicieli przemysłu samochodowego, 3 przedstawicieli towarzystw ubezpieczeń, 9 właścicieli samochodów, 6 szoferów, 6 członków towarzystw przewozowych i przewodniczącego, mianowanego na trzy lata przez Ministra Handlu i Komunikacji. Rada zbiera się przynajmniej raz na kwartał, zwołana bądź z inicjatywy Ministra, bądź na żądanie 12 swych członków; członkowie pełnią swe funkcje bezpłatnie; posiedzenia nie są publiczne.

Opłaty od zagranicznych samochodów w Austrji.

W Austrji na podstawie ustawy z 28 stycznia 1931 roku (Bundesgesetzblatt Nr. 10 poz. 45) obowiązuje podatek od benzyny i opłata od samochodów. Opłatę tę pobiera się też od zagranicznych samochodów osobowych o ile one przebywają w Austrji dłużej niż 60 dni w ciągu roku kalendarzowego (§ 25); o ile następują przerwy, to poszczególne okresy są sumowane; części dnia są obliczone jako całe dni. Ustawa przewiduje, że na podstawie rozporządzenia ministerjalnego mogą być zwolnione od opłaty samochody przynależne do tych państw które nie pobierają opłat na swem terytorjum od samochodów austrjackich, jak też może być ustalony krótszy termin uprawniający do pobierania tej opłaty od samochodów przynależnych do państw, które pobierają opłaty samochodowe od austrjackich samochodów po krótszym okresie niż 60 dni, o ile nie sprzeciwiają się temu zobowiązania międzynarodowe Rozporządzenie wykonawcze z 17 kwietnia 1931 r. (Bundesgesetzblatt Nr. 30 poz. 115) zawiera między innemi szczegółowe przepisy (§ 17) o obliczaniu okresu przebywania zagranicznych samochodów na terytorjum Austrji.

Zatwierdzanie i ogłaszanie rozkładów jazdy i taryf autobusowych w Austrji.

zostało ostatnio w szczegółowy sposób uregulowane rozporządzeniem Ministra Handlu i Komunikacji z 4 lutego 1931 roku (Bundesgesetzblatt Nr. 12 poz. 52).

Niemieckie przepisy wykonawcze do międzynarodowej konwencji samochodowej z 1926 r.

Minister Komunikacji Rzeszy wydał rozporządzenie z 24 października 1930 r. (Reichsgesetzblatt 1930 Nr. 45) zawierające przepisy o międzynarodowym ruchu samochodowym. Rozporządzenie to zaczęło obowiązywać z dniem 13 grudnia 1930 r. Przepisy dla zagranicznych samochodów i kierowców w obrębie Rzeszy Niemieckiej są zawarte w dziale drugim od § 7 do § 17. Oprócz tego wyszły jeszcze dwa inne rozporządzenia: jedno z 24 października 1930 r. (Reichsgesetzblatt 1930 Nr. 45) ustalające opłaty dla obywateli niemieckich za międzynarodowe świadectwa samochodowe i za międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie; drugie z 21 października 1930 (Reichsgesetzblatt 1930 Nr. 45), nowelizujące przepisy o fachowym wykształceniu kierowców samochodowych.

Opodatkowanie samochodów w Niemczech.

W Niemczech samochody są opodatkowane, albo na podstawie siły motoru (samochody osobowe) albo na podstawie wagi (samochody ciężarowe i autobusy). Ostatnio ustawa z 21 grudnia 1927 r.

o opodatkowaniu samochodów została częściowo znowelizowana ustawą z 16 marca 1931 r., lecz system opodatkowania został ten sam. Warto zanotować, że jeszcze w zeszłym roku Minister Skarbu Rzeszy przedłożył Reichstagowi memorjał w tej sprawie (Reichstag 1930 Drucksache Nr. 620). Memorjał ten wypowiadał się za utrzymaniem obecnego systemu podatkowego oraz za niepodnoszeniem o ile możności obowiązujących stawek podatkowych. Zawierał on prócz tego dane statystyczne o wydatkach na budowę i utrzymanie dróg w latach od 1927 do 1929, jako też zestawienie ustawodawstw obcych państw w sprawie opodatkowania samochodów (Stany Zjednoczone A. P., Belgja, Danja, Anglja, Francja, Włochy., Holandja, Austrja i Czechosłowacja).

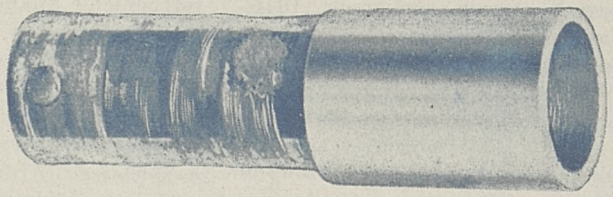
Przymus ubezpieczenia właścicieli samochodów w Szwajcarji.

Nowy projekt szwajcarskiej ustawy o ruchu samochodów i rowerów (Feuille Federale Nr. 51 z 1931 r.) zawiera szczegółowe przepisy o odpowiedzialności cywilnej właściciela samochodu, za szkody wyrządzone przez jego samochód osobom i rzeczom. Właściciel odpowiada cywilnie za wypadki wywołane przez pracownika-kierowcę lub osobę prowadzącą za jego zgodą samochód. Władze wydają pozwolenie na używanie samochodu li tylko wtedy, gdy właściciel samochodu przedłoży dokument, stwierdzający, że korzysta on z ubezpieczenia za skutki wszelkiego rodzaju wypadku, za który jest odpowiedzialny cywilnie według projektu ustawy. Osoba poszkodowana ma bezpośrednią akcję o odszkodowanie do towarzystwa ubezpieczeniowego. Projekt ustala kwotę ubezpieczeniową w zależności od wielkości samochodu (minimum 50.000 fr szw.). Przepisy projektu tego miałyby naturalnie zastosowanie tylko do samochodów szwajcarskich.

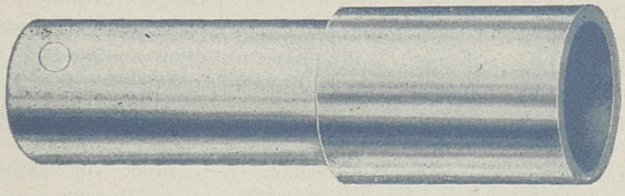
„AUTO" PRENUMERUJCIE MIESIĘCZNIK

Dlaczego?

Dlaczego sworznie zacierają się? Dlaczego podwozie zgrzyta? Dlaczego te niemiłe hałasy — pierwsze objawy poważnych uszkodzeń?



Dlaczego?



Bo zastosowano niewłaściwy smar, który wyparty został przez działanie wysokich ciśnień i spłukany przez wodę. Taki smar już w krótkim przeciągu czasu traci swoje właściwości, chroniące podwozie przed zużyciem. Tylko właściwy smar może utrzymać pojazd w doskonałym stanie i to bez względu na wpływy, jakim jest on poddany. Dlatego też stosujcie do smarowania podwozi Waszych pojazdów Gargoyle Mobilgrease, smar o wielkiej wydajności i specjalnej odporności na wysokie ciśnienia i zmywające działanie wody.

Jeśli do smarowania podwozia zastosowano centralny system smarowania, należy stosować: latem— przewidzianą przez Tabelę Polecającą dla silnika markę Gargoyle Mobiloil, zimą—Gargoyle Mobiloil Arctic.

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

Każdy nasz odsprzedawca przyjmuje 2 i 5 litr. blaszanki z napisem: „Zwracamy zł. 1.65 wzgl. zł. 2.40 za nieuszkodzoną blaszankę" i wypłaca tę sumę.

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE—WARSZAWA

O „programie motoryzacji"

Dziwnem się wydaje, że nasz przemysł samochodowy tak rzadko informuje opinję o swych pracach i zamiarach. Dlatego więc należy się wdzięczność p. K. Wallmodenowi za artykuł umieszczony w 6 numerze „AUTA", przedstawiający program motoryzacji naszego kraju, jaki sobie obecnie nasz przemysł zakreśla.

Motoryzacja, czyli zmechanizowanie transportów jest celem, do którego bezsprzecznie dążyć należy, ważniejszą jednak kwestją jest wybór drogi, którą do tego celu będziemy kroczyć. Otóż mamy dwie zasadnicze drogi zwiększenia mechanicznych środków w kraju: własna fabrykacja lub kupno w krajach zagranicznych. Inne koncepcje mogą tylko mieścić się w tych granicach, między całkowitą produkcją w kraju, a całkowitem sprowadzaniem z zagranicy, w większym lub mniejszym stopniu opierając się na jednym z tych dwóch sposobów. Ogólnie rzecz biorąc, pierwszy sposób przedstawia duże trudności w wykonaniu, lecz z punktu widzenia gospodarstwa krajowego jest jedynie korzystnym, jako posługujący się materjałem i pracą krajowego pochodzenia i lokujący zyski na rynku własnym, pozatem dający racjonalne, mniej zależne od chwilowych konjunktur, podwaliny pod rzeczywisty rozwój motoryzacji kraju. Drugi sposób, to poprostu wywożenie pieniędzy za samochody z kraju, tak długo, póki mamy potrzebną ich ilość, względnie zahamowanie postępów motoryzacji, z chwilą, gdy nasza sytuacja finansowa się psuje.

Z artykułu p. K. Wallmodena dowiedzieć się można, że próby produkcji krajowej zawiodły, że chociaż konstrukcyjnie potrafiliśmy opanować zadanie, jednak nie udało się zorganizować fabrykacji, któraby wytrzymała konkurencję z importem wozów zagranicznych. Po 10 latach usiłowań w tym kierunku, jest to smutny rezultat. Lecz znacznie smutniejszym jest objaw rezygnacji z dalszych wysiłków stworzenia produkcji krajowej, jaki widzimy w nowym programie. Bo wszak wykonanie „tłoka lub wałka na miejsce zagranicznego" chyba nie nazwiemy produkcją krajową, zwłaszcza, że tak, jak w wypadku montowni General Motors i innych, zużycie krajowego surowca przez montownię polską ograniczyć się może „do zakupu włosia do poduszek i drobnych dodatków do karoserji".

Okazuje się więc z tego programu, że chodzi o motoryzację przy użyciu tej drugiej właśnie, niekorzystnej dla kraju drogi, to znaczy całkowitego niemal zakupna samochodów zagranicą. Obrobione części, z obcego materjału, wolne, od cła, będą montowane w Polsce, co da zatrudnienie kilkudziesięciu robotnikom i to będzie jedyny zysk jaki osiągniemy, bo już sprzedaż gotowych samochodów będzie znów w rękach zagranicznego wspólnika. Zejdziemy w ten sposób do roli oddziału fabrycznego zgoła nie najważniejszego i doprawdy trudno dopatrzeć się korzyści technicznych czy finansowych całej tej koncepcji. To już jest nietylko krótkowzroczność, ale wprost zdrada interesów narodowego gospodarstwa. (*?! — przyp. Redakcji*) Bo wtedy samochód, pod etykietą krajowego wyrobu, korzystający z wszelkich ulg i „przywilejów od Rządu", będzie, z wyjątkiem pracy montera, w całości, łącznie z zyskiem sprzedażnym, zapłacony zagranicy.

Niepotrzebnie też nas Szan. Autor zapewnia, że „tak zdrowe i racjonalne ujęcie współpracy znalazło odpowiednie uznanie zagranicą"; wszak to czysty interes zwolnić swe wyroby od cła, rozszerzyć i zmonopolizować eksploatację dużego i dalekiego jeszcze od nasycenia rynku, i w dodatku zapewnić sobie, że ten rynek przez długi czas nie potrafi się usamodzielnić, bo dobrowolnie z tego rezygnuje. Wprawdzie zakończenie artykułu ma dać czytelnikowi nadzieję, że prace nad stopniowem zastępowaniem wyrobów zagranicznych będą prowadzone, lecz czy dadzą one pomyślne rezultaty, można poważnie wątpić. Przedewszystkiem będzie to godzić w interesy zagranicznego kontrahenta, spotka się więc z jego oporem; powtóre, zaspokojenie potrzeb rynku przez zmontowane w kraju samochody, osłabi bardzo silnie inicjatywę własną, po trzecie, spotka dosłownie te same trudności nieopłacalności fabrykacji krajowej, któremi p. K. Wallmoden tłumaczy w swym artykule dotychczasowe jej niepowodzenia, o tyle jednak większe, że w tym wypadku artykuł zagraniczny nie będzie obciążony cłem.

Pomijam kwestję, czy firma zagraniczna, uzyskawszy monopol i umocniwszy się na rynku, nie zechce dyktować uciążliwych warunków, jak również kwestję względów strategicznych. Wypada się jednak zastanowić nad problemem finansowania sprzedaży. Szan. Autor artykułu kładzie nacisk na ratalny sposób sprzedaży i na brak funduszów krajowych, któreby ten system umożliwiły; że nie jest to motyw jedyny, decydujący o powodzeniu, świadczy fakt, że niemal gotówkowo płatne samochody Ford, uzyskały u nas w przeszłym roku daleko większą ilość sprzedaży, niż wozy Chevrolet, których nabycie było rozłożone na kilkanaście rat. Pozatem istnieje u nas znaczny procent nabywców, jak instytucje państwowe, komunalne i inne, które zasadniczo płacą cenę kupna w gotówce. Zresztą sprzedaż ratalna, tak samochodów, jak i innych produktów, jest interesem korzystnym nie tylko dla producenta, któremu zwiększa zbyt, lecz i dla finansisty, któremu daje procent; możliwąby więc była współpraca z bankami krajowymi, pod warunkiem naturalnie wzajemnych gwarancji. Zaś tłumaczenie się brakiem kapitałów krajowych do tego celu, jako argumentem, uzasadniającym konieczność całkowitego uzależnienia się naszego automobilizmu od zagranicy, nie znajdzie napewno zrozumienia u zdrowo myślącej części społeczeństwa.

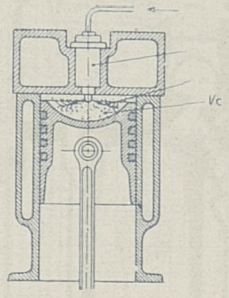
Bezstronnie obserwując wyniki produkcji samochodów w Polsce, można stwierdzić, że cofamy się, zamiast iść naprzód a już świeżo wyłuszczony program motoryzacji jest upadkiem, oznaczającym marazm na dłuższe lata. Zakupiono licencje samochodów Saurer, firmy wprawdzie o ustalonej opinji technicznej, której jednak metody fabrykacji są tak przestarzałe (*!!—przyp. red.*) i wskutek tego koszt wozów tak fantastycznie wysoki, że mało jest nadziei na szerszy zbyt w kraju. Finansowe podłoże umowy z Saurerem stoi w rażącej sprzeczności z wywodami, motywującymi nową koncepcję wozów tanich. Z jednej strony mówi się o popularyzacji samochodu, przez sprzedaż jego po cenie jaknajniższej, z drugiej strony kupuje się licencję wozów, które w swojej kategorji, są najdroższymi w Europie. A jak przemyślnie z kilku typów Saurera wybrano odpowiedni do fabrykacji w Polsce, dowodzi zakup kilkudziesięciu samochodów Saurera 3-tonowych przez m. Wilno wprost we firmie szwajcarskiej, gdyż polska wyrabia wozy tylko 6-ton., dla naszych dróg za ciężkie.

Ponieważ warunki umowy z firmą Saurer nakładały na nas obowiązek nabycia 75 kompletów gotowych części samochodów z Szwajcarji, które dla wyszkolenia personelu mają być w kraju montowane, sytuacja naszego przemysłu przedstawia się dziś w ten sposób, że jednak fabryka, która dotychczas wykonała w serji całkowicie przeszło 800 samochodów, obecnie zajęta jest tylko montowaniem szwajcarskich części i szukaniem polskich nabywców, zaś druga fabryka, po wykonaniu kilku własnych konstrukcji i po wypuszczeniu małych serji samochodów, degraduje się do roli montowni dla wozów włoskich czy francuskich. Po tylu pięknych zapowiedziach i hasłach „precz z licencjami" — bilans zaiste rozpaczliwy. *Inż. Stefan Rużycki.*

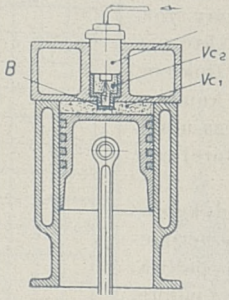
Inż. E. PORĘBSKI

Silniki Diesla w zastosowaniu do samochodów

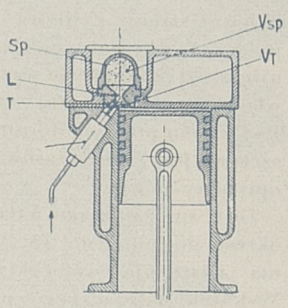
Już od roku 1897 trwają próby (wówczas podjęte przez fabrykę MAN) zastosowania silnika Diesla do popędu samochodów ciężarowych. Chęć zniżenia kosztów utrzymania w pierwszym rzędzie wydatków na paliwo, jest główną przyczyną nieustannych poszukiwań konstruktorów wielu fabryk, by zbudować silnik działający na zasadzie Diesla lecz tak lekki i łatwy w obsłudze by mógł zadowolić wymagania stawiane silnikom benzynowym. Trudność polega na tem, że rozruszanie silnika Diesla, bez względu na temperaturę w jakiej znajdzie się samochód w zimie, szybkość uruchomienia, wreszcie elastyczność silnika i niezawodność w pracy, muszą być conajmniej tak dobre jak w silnikach benzynowych.



Rys. 1. Bezpośrednie wtryskiwanie paliwa do cylindra. Przestrzeń dawkowa Vc znajduje się całkowicie nad tłokiem.



Rys. 2. Typ silnika z komorą. B — przestrzeń w której następuje zapalenie oleju. Przestrzeń dawkowa Vc_2 wynosi około 25% reszta powietrza gromadzi się nad tłokiem V.



Rys. 3. Typ silnika Acro. Śpichlerz powietrzny gromadzi około 75% powietrza Vsp, zaś reszta mieści się nad tłokiem.

Ostatnia wystawa samochodowa w Berlinie, dała przegląd prac poszczególnych konstruktorów wielu fabryk, z rozwiązaniem dobrem, a w pewnych typach zupełnie bez zarzutu. Dwanaście rozmaitych rozwiązań, i różnych patentów silników Diesla świadczy wymownie o wytężonej pracy niemieckich inżynierów, lecz jeszcze ciekawsze jest zainteresowanie firm budujących samochody, które, jeśli nie posiadają własnych patentów korzystają z gotowych silników innych fabryk, a nawet mając własną konstrukcję na życzenie klienteli wbudowują silniki innej fabryki. Tak np. silniki dwutaktowe Diesla, podług patentów Junkersa, są używane aż przez 5 fabryk niemieckich wozów ciężarowych a nad to przez Lancię, Austro-Fiata i Peugeota. Fabryka MAN dawniej Benza, dostarcza bez zastrzeżeń silników swoich każdej fabryce samochodowej, czy też montowni, a nawet poszczególnym klientom, którzy wyrzucają silniki benzynowe i zastępują je silnikami ropnemi. Podobnie znakomity silnik Acro-Bosch można na prawach licencyjnych budować i ten właśnie jest używany przez Saurera w Szwajcarji i Ursusa w Polsce.

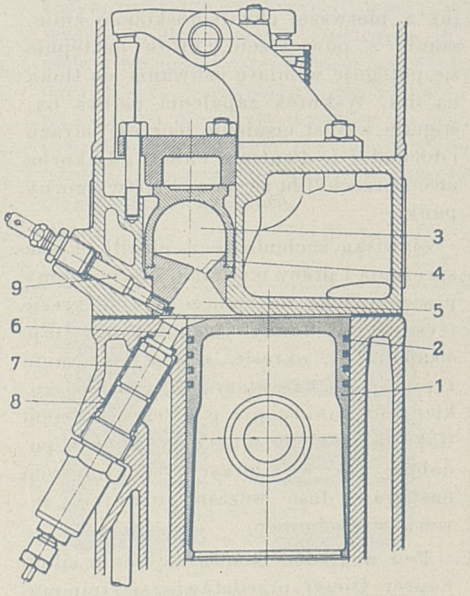
Jak widać z tego przeglądu, zresztą niekompletnego, rozpowszechnienie silników Diesla jest na dobrej drodze i tak jak na wystawie berlińskiej widziało się przeważnie wozy ciężarowe wyposażone w Diesla, można już dzisiaj mówić o niewątpliwej przewadze tych silników nad benzynowemi w dziedzinie samochodów ciężarowych.

Rozpatrzmy teraz kolejno czem się różnią poszczególne patenty, i jak się dadzą zgrupować zasadnicze pomysły. Wszystkie wystawione na międzynarod. wystawie samochodowej w Berlinie silniki dadzą się podzielić na trzy grupy:

Do pierwszej należą silniki w których paliwo jest rozpylane bezpośrednio w komorę sprężania nad tłokiem. Do drugiej należą silniki z oddzielną komorą sprężania, w której gromadzi się czyste powietrze przed okresem spalania. Do trzeciej wreszcie należą silniki z komorą wstępną w której gromadzi się powietrze i w której odbywa się równocześnie proces spalania. Wyjaśnienie zasadniczych różnic najlepiej ilustruje nam rys. 1—3. Na pierwszym szkicu widzimy wstrzykiwanie paliwa wprost do komory dawkowej nad cylindrem. Ten najprostszy sposób sprawia najwięcej trudności konstruktorom. Powietrze jak np. w silnikach Junkersa musi być sprężane do 40 atm., paliwo zaś musi być wstrzykiwane pod ciśnieniem 500 atm., by wywołać należyte rozpylenie i dokładne spalenie. Na drugim szkicu mamy przedstawioną komorę wstępną (po niemiecku Vorkamer) w której gromadzi się w czasie sprężania część powietrza sprężonego i tam oczekuje momentu pojawienia się strumienia rozpylonej ropy czy innego oleju. Spalanie zaczyna się w tej właśnie komorze a rozbryzgiwanie paliwa do cylindra trwa w dalszym ciągu dzięki panującemu ciśnieniu w tej komorze wstępnej. Przedstawicielem tego rodzaju silnika może być silnik Benza, przyczem zaznaczyć należy, że ciśnienie wtryskiwanego paliwa wynosi tylko 60 atm., a w sprężaniu powietrza wystarcza 35 atm.

Trzeci wreszcie sposób, polegający na oddzieleniu komory gromadzącej sprężone powietrze (po niem. Luftspeicher) przedstawiony mamy na rys. 3, a reprezentantem tego typu silnika jest Saurer-Diesel znany już w Polsce.

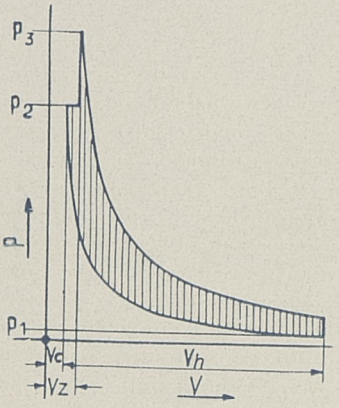
Niezależnie od tych trzech odmian klasycznych, są jeszcze pośrednie typy w których ważną rolę odgrywa nagrzanie samej komory dawkowej, w której odbywa się spalanie — a do tych należą znane w Polsce ciągówki Lanza i silniki samochodowe Kruppa. Zajmiemy się teraz rozważaniem działania silnika Diesla typu Saurer jako nam bliższego, gdyż niewątpliwie wielu z naszych czytelników będzie miało z nim do czynienia. Silnik ten budowany podług patentów Acro-Bosch mamy przedstawiony w przekroju na rys. 4. Tłok w tym silniku dochodzi prawie do samego denka. Cały zapas powietrza wessany w okresie ssania gromadzi się w komorze zapasowej półkulistego kształtu (3), nieznaczna zaś część powietrza pozostaje nad tłokiem a także wypełnia lejkowaty otwór 5. Kształt tego zbiornika rezerwowego i kształt wylotu lejkowaty o wąs-



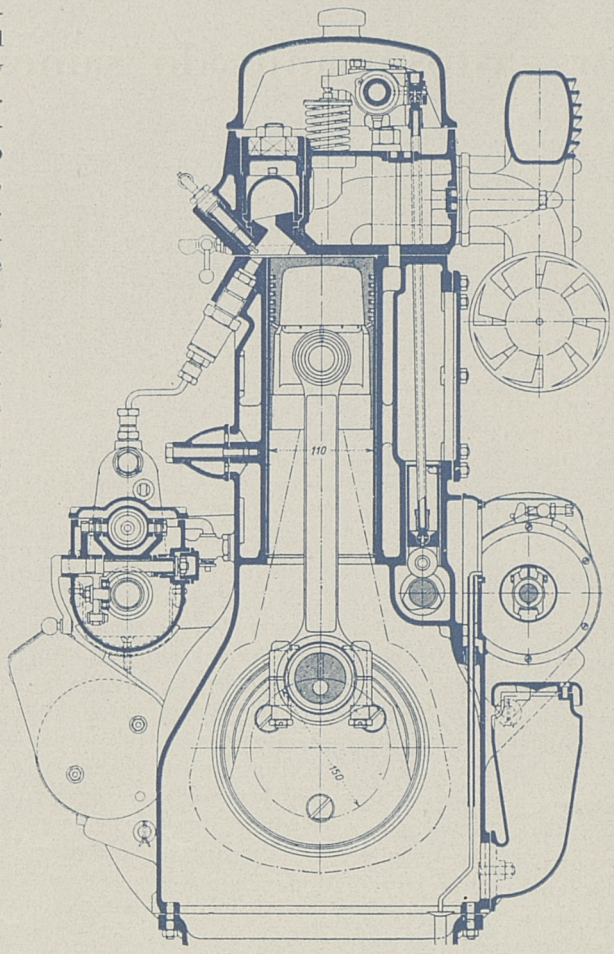
Rys. 4. Przekrój silnika Acro-Saurer.

kim gardle (4) wskazują nam jak się zachowa powietrze zgromadzone tam pod koniec taktu sprężania w chwili gdy nastąpi okres pracy i suw tłoka na dół. Z lewej strony cylindra widzimy rozpylacz (7) wkręcony na gwint (8) którego ujście (6) kończy się tuż nad tłokiem, właśnie w lejkowatej części komory. Pod kątem prostym do rozpylacza umieszczona jest świeca żarowa 9 której cele opiszemy później.

Gdy sprężanie powietrza pod koniec okresu dochodzi do 32 atmosfer ciśnienia następuje wstrzykiwanie paliwa. Wskutek tak znacznego sprężania panuje wysoka temperatura w komorze dawkowej i nad tłokiem, znacznie wyższa niż potrzeba, by zapalił się wstrzykiwany olej. Można więc być pewnym, że w normalnie nagrzanym silniku natychmiast po zetknięciu paliwa z gorącem powietrzem nastąpi zapalenie tej delikatnej mgiełki cieczy, wtłaczanej ze znacznem ciśnieniem (około 80 atm). Ponieważ struga cieczy ma kształt stożkowy, i jest niezmiernie cienka więc następuje już w pierwszej chwili doskonałe zmieszanie z powietrzem, które następnie się potęguje w miarę usuwania się tłoka na dół. Wskutek zapalenia paliwa następuje wzrost ciśnienia lecz nie odrazu i dochodzi do 40 atm w chwili gdy korba nieco przechyliła się poza martwy górny punkt.

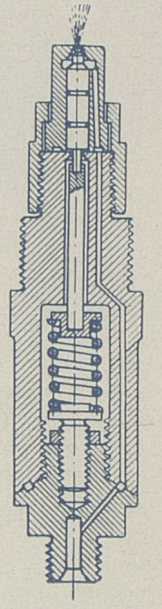


Rys. 5. Wykres ciśnień silnika Acro.



Rys. 6. Przekrój poprzeczny silnika Diesel-Saurer.

szereg firm budujących Diesla, działa na tej zasadzie że ilość paliwa doprowadzonego daje się regulować ruchomym obrotowym tłoczkiem pompy. Tłok pompy wykonywa stale ten sam skok, lecz ilość wstrzykniętego do cylindra paliwa może być tem mniejszą im więcej tłok zostanie skręcony dokoła swej osi. Ma on bowiem na swej powierzchni nacięcie spiralne które zależnie od pozycji tłoka może z powrotem odprowadzić nadmiar paliwa do zbiornika. Dzięki tak sprytnie pomyślanej konstrukcji ilość wtryskiwanego paliwa może się wahać w granicach od 0.028 do 0.0613 grama. (Rys. 7).



Rys. 8. Przekrój rozpylacza.

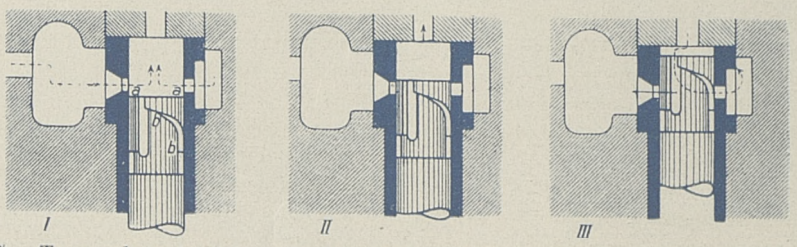
Zjawiska zachodzące w chwili okresu sprężania i pracy u silnika Saurer mamy przedstawione na załączonym wykresie (rys. 5). Widzimy tu dokładnie linję ciśnienia w okresie ssania, sprężania i pracy, z charakterystycznym wyskokiem od punktu p_2—p_3. Przed dościem tłoka do dolnego martwego punktu podobnie jak w silnikach benzynowych następuje dość wczesne otwarcie zaworu wydechowego.

Pod względem konstrukcyjnym silnik Saurer Diesel przedstawia się imponująco ze względu na znaczne wymiary części zasadniczych, które są tak obliczone i z takim zapasem, by bez obawy o całość materjałów i części z niego wykonanych mogły znieść tak duże ciśnienie, jakie pojawiają się w chwili sprężania i spalania. Szczególnie zwraca uwagę wał korbowy wspaniale rozwiązany i osadzony w łożyskach rolkowych, następnie potężne tłoki i długie wskutek tego cylindry. Pozatem konstrukcja jest zupełnie prosta, łatwa w demontażu i harmonijna, choć w detalach bardzo silnie dymensjowana.

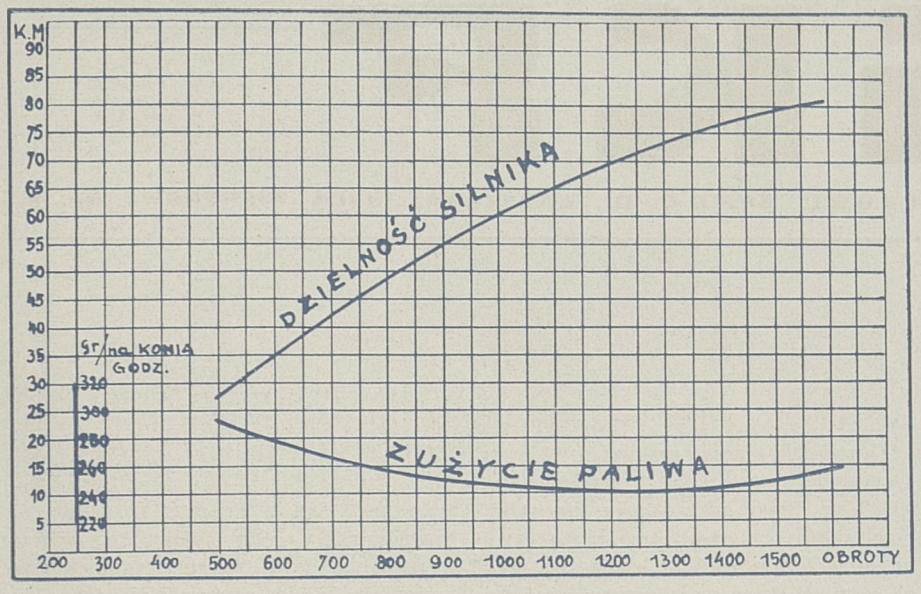
Godną uwagi jest jeszcze pompka paliwowa dostarczająca dla każdego cylindra z osobnej pompki zastrzyku. Pompka ta patentu Boscha, używana przez

By tak małe ilości paliwa rozpylić musi ono dochodzić do rozpylacza pod znacznem ciśnieniem. Sam rozpylacz posiada na końcu stożkową iglicę, która zamyka wylot, pod naciskiem sprężyny i ustępuje dopiero wtedy, gdy paliwo samo usunie ją wgłąb pod działaniem tłoczka pompy paliwowej. Cofająca się iglica stwarza wolny otwór o kształcie pierścieniowym, dzięki czemu rozpylone paliwo wpada strumieniem o powierzchni stożkowej.

Wprawienie w ruch silnika Diesla, sprawiało dawniej wiele trudności, szcze-

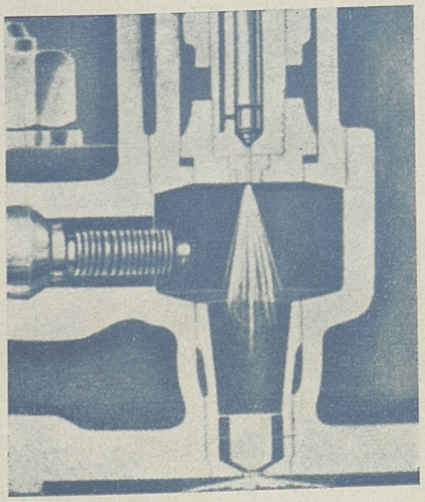


Rys. 7. Trzy położenia tłoka pompki paliwowej. W I położeniu odbywa się nalewanie ładunku paliwa przez otwory aa, w drugim szkicu widzimy tłoczenie w trzecim moment usuwania nadmiaru paliwa przez kanalik w kierunku oznaczonym strzałką.



Rys. 11. Wykres wydajności i mocy silnika.

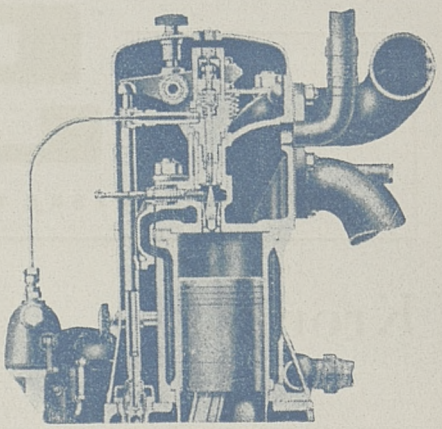
gólniej w centralach i siłowniach o wielkiej mocy. Rozruszanie tak wielkich mas i pokonanie kompresji, by przełamać martwy punkt i uzyskać pierwszy zapłon, przeprowadzało się przy pomocy sprężonego powietrza zgromadzonego w większych ilościach w stalowych butlach. Rozruszanie silnika Saurer — Diesel również nie da się uskutecznić od ręki, i do pomocy musi być użyty potężny starter. Lecz dla zupełnej pewności rozruchu bez względu na pogodę i temperaturę powietrza, używa się do pomocy świecy żarowej, która umieszczona w pobliżu rozpylacza spełnia rolę grzejnika. Na 30 sekund załącza się prąd do tej świecy, która nagrzawszy się i ogrzawszy przez promieniowanie najbliższe otoczenie, pomaga do wywoływania pierwszego zapłonu w silniku zupełnie zimnym. W lecie i w czasie jazdy w przerwach nawet dość długich, gdy cylindry nie mogły zbytnio ostygnąć, nagrzewanie nie jest potrzebne.



Rys. 10. Komora wstępna i rozpylenie paliwa.

Za drugiego przedstawiciela nowoczesnych silników Diesla zastosowanych do samochodu może służyć Mercedes Benz Samochody Benza i Mercedesa są dobrze znane w Polsce i szczególnie lubiane w poznańskiej dzielnicy i na Śląsku. Niewątpliwie tam też należy się spodziewać najliczniejszego rozpowszechnienia tych wozów z silnikami Diesla, tem więcej, że są one tańsze od montowanych u nas Saurerów.

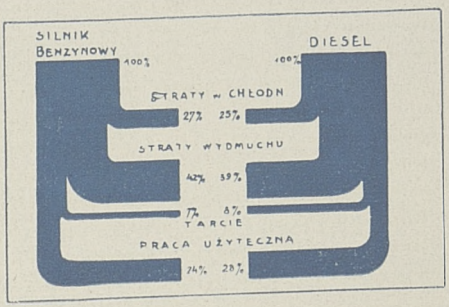
Diesle Mercedes-Benz posiadają komorę wstępną, w której gromadzi się część powietrza w okresie sprężania (Vorkammer). Na rys. 10 widzimy przekrój tego silnika z rozpylaczem umieszczonym w komorze nad denkiem cylindra. W okresie sprężania powietrze gromadząc się nad tłokiem wypełnia w ilości mniej więcej jednej trzeciej swej objętości komorę nad denkiem cylindra (rys. 9) i tu oczekuje momentu wstrzyknięcia paliwa. Komora ta ma w dolnej swej części kształt lejkowaty i w dnie posiada szereg otworków. Powietrze sprężone dostaje się przez te otworki do komory i tu następuje zapalenie rozpylonego materjału. Wskutek tego w tej komorze, wzrasta ciśnienie więcej niż w przestrzeni nad tłokiem. Dzięki temu niespalone części oleju, zostają wyciśnięte przez otworki w lejkowatem dnie komory i płonąc przedostają się do przestrzeni nad tłokiem.



Rys. 9. Przekrój silnika Diesel—Benz.

W silnikach Mercedes-Benz są również stosowane świece żarowe, które rozgrzewają zimną przestrzeń komory dawkowej i pomagają do wywołania pierwszego samozapłonu w zimne dnie. Bardzo ciekawy jest wykres wydajności tego typu silnika. Może on pracować przy małej ilości obrotów około 500 na minutę, zużywając wtedy dość dużo paliwa, następnie poczynając od 800 obrotów na minutę wzrasta znacznie energja silnika przy stałym spadku zużywanego paliwa. Ten korzystny stan trwa aż do 1300 obrotów na minutę. Ponieważ w tych właśnie granicach przeważnie odbywa się praca silników samochodowych więc są to warunki zadawalające. Z następnych wykresów porównawczych widzimy ocenę bilansu ciepła w wypadku pracy silników benzynowych porównanych z silnikiem Diesla. Wydajność tych ostatnich jest lepsza i wykorzystanie całkowitego ciepła o 4% wyższe. Lecz korzyści finansowe, płynące z tej małej oszczędności niebyłyby decydujące, — ważniejszą jest niska cena ciężkich olejów w stosunku do ceny benzyny i ta ostatnia przynosi korzyść bardzo znaczną w rocznym bilansie utrzymania samochodu.

(d. c. n.)



Rys. 12. Porównawcze wykresy wydajności silnika benzynowego i Diesla.

Dzięki zastosowaniu DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK SKF osiąga się szybkość i pewność biegu

SKF

ODDZIAŁY: w Poznaniu, Gwarna Nr. 20, w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23, w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142, we Lwowie, Sykstuska Nr. 2, w Krakowie, Długa Nr. 35.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

Kronika

Grand Prix Niemiec. Wyścigi samochodowe o Grand Prix Niemiec, rozegrane w dniu 19 lipca na torze Nürburg Ring, stanowiły jedną z najpiękniejszych imprez tegorocznego sezonu. Na starcie znaleźli się niemal wszyscy najwybitniejsi kierowcy europejscy. Ogółem wzięły udział w zawodach 33 samochody, podzielone na dwie kategorje: do 1100 ccm. i powyżej 1100 ccm.

Pomimo ulewnego deszczu, który padał niemal przez cały czas wyścigu, zawodom przypatrywało się około 100.000 widzów. Przebieg wyścigu dostarczył zresztą widzom tak wielu emocji, że wynagrodził im kilkogodzinne moknięcie na deszczu.

Odrazu po starcie na czoło wysforował się znakomity mistrz niemiecki Rudolf Caracciola na samochodzie Mercedes Benz i z każdem okrążeniem zdobywał nad swymi przeciwnikami coraz to większą przewagę. W połowie wyścigu, czyli po 250 kilometrach, miał Caracciola blisko dwie minuty przewagi nad Chironem na samochodzie Bugatti, za którym, w jeszcze większym odstępie szli: Varzi na Bugatti, Nuvolari na Alfa Romeo, Merz na Mercedes Benz, Stuck na Mercedes Benz, Fagioli na Maserati i inni.

Pod koniec wyścigu przestał padać deszcz, to też Chiron, który na śliskim torze miał na swej lekkiej maszynie znacznie trudniejsze zadanie niż Caracciola, zaczął pomału odrabiać swoje opóźnienie. Jednakże meta wyścigu była już niedaleko i Caracciola wygrał wyścig z przewagą 1 m. 18 sek. Świetny mistrz niemiecki przebył dystans 502 klm. w czasie 4 g. 38 m. 10 s., rozwijając szybkość przeciętną 108,3 klm/g. Chiron na samochodzie Bugatti zajął drugie miejsce w czasie 4 g. 39 m. 28 s., podczas gdy trzecim był Varzi na samochodzie Bugatti w czasie 4 g. 42 m. 10 s., czwartym Nuvolari na samochodzie Alfa Romeo w czasie 4 g. 43 m. 16 s., piątym Merz na samochodzie Mercedes Benz w czasie 4 g. 43 m. 50 s., a szóstym Stuck na samochodzie Mercedes Benz w czasie 4 g. 47 m. 34 s. Z 19 maszyn startujących w tej kategorji wyścig ukończyło 11.

Zawody kategorji poniżej 1100 ccm. rozegrane zostały na dystansie tylko 411 klm. Przez cały dystans prowadził bieg znany belgijski kierowca Scaron na samochodzie Amilcar, lecz w ostatniem okrążeniu, skutkiem defektu karburatora, odpadł on na trzecie miejsce. Zwyciężył angielski zawodnik Froy na samochodzie Riley w czasie 4 g. 23 m. 56 s. z szybkością średnią 93,4 klm./g. Drugie miejsce zajął Arco na samochodzie Amilcar w czasie 4 g. 32 m. 18 s., a trzecie miejsce Scaron na samochodzie Amilcar w czasie 4 g. 34 m. 52 s. Z 14 samochodów do celu doszło 7.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Belgji odbyły się w dniu 19 lipca na obwodzie szosowym we Francorchamps koło Spa. Startowało 47 zawodników. Wyniki w poszczególnych kategorjach wypadły następująco:

Kat. 175 ccm.: 1. Fernihough (Excelsior) 258 klm. w 3 g. 14 m. 16 s., szybkość średnia 83 klm./g.

Kat. 250 ccm.: 1. Mellors (New Imperial) 328 klm. w 3 g. 10 m. 16,2 s., szybkość średnia 104 klm. g.: 2. Longmann (O.K. Supreme) 3 g. 12 m. 06 s.

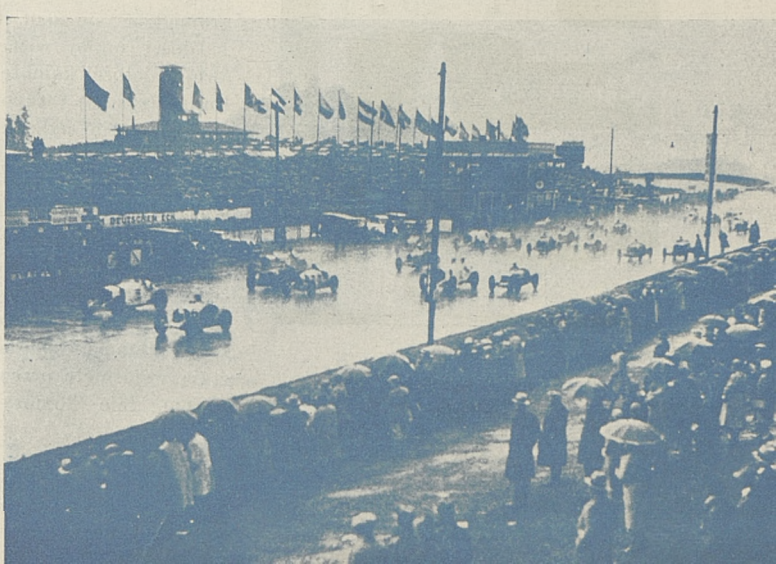
Kat. 350 ccm.: 1. Guthrie (Norton) 387 klm. w 3 g. 31 m. 52 s., szybkość średnia 110 klm./g.: 2. Nott (Rudge) 3 g. 35 m. 56 s.

Kat. 500 ccm.: 1. Woods (Norton) 417 klm. w 3 g. 38 m. 32 s., szybkość średnia 114,5 klm./g.; 2. Dodson (Excelsior) 3 g. 41 m. 32 s.

Grand Prix Dieppe. Na obwodzie szosowym pod Dieppe rozegrane zostały w dniu 26 lipca samochodowe wyścigi okrężne przy udziale 22 najwybitniejszych kierowców francuskich. Bieg trwał cztery godziny. Zwyciężył w pięknym stylu doskonały Etancelin na samochodzie Alfa Romeo, przebywając w wyznaczonym czasie przestrzeń 479,5 klm. z szybkością przeciętną prawie 120 klm/g. Drugie miejsce zajął Czajkowski na samochodzie Bugatti z dystansem 475 klm., trzecie miejsce Howe na samochodzie Delage z dystansem 471 klm., czwarte miejsce de Maleplane na samochodzie Maserati z dystansem 456 klm. i piąte miejsce Iwanowski na samochodzie Mercedes Benz z dystansem 440 klm.

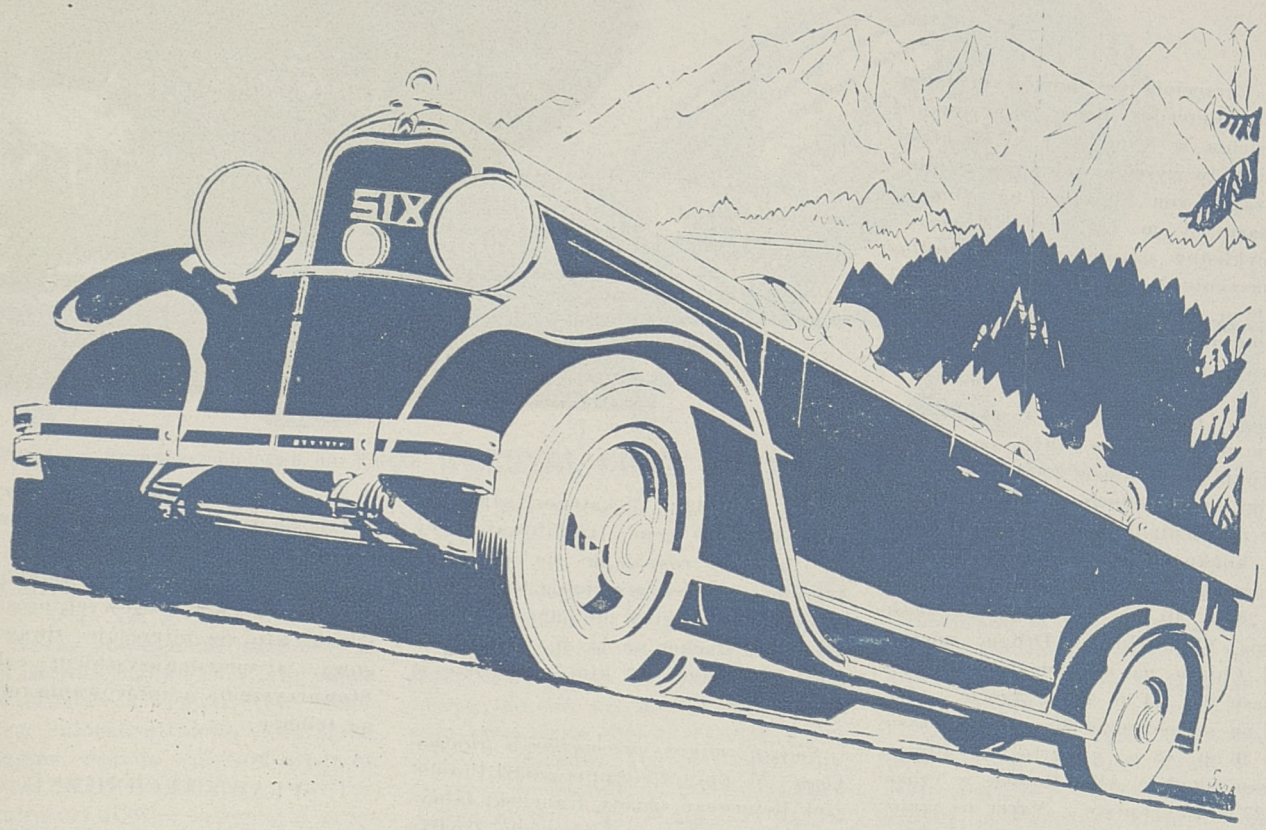
W tymże dniu odbyły się również trzygodzinne zawody motocyklowe, w których triumfował Crabtree na motocyklu Excelsior, przebywając dystans 309 klm. z szybkością przeciętną 103 klm./g.

Rekord górski ADAC'u. Doroczny wyścig górski we Fryburgu, organizowany przez ADAC, odbył się w dniu 26 lipca. Dystans wynosił 12 klm. Najlepszy czas dnia uzyskał bezkonkuren-



Start Grand Prix Niemiec

(*Photo P. E. A.*)



Jeszcze jeden dowód nieprzeciętnych zalet technicznych samochodów

CITROËN

P. E. Dzierliński na swym samochodzie Citroën C6F, na którym w ubiegłym roku zdobył nagrody Panów Ministrów Spraw Wojskowych i Robót Publicznych w Raidzie Międzynarodowym A. P

DNIA 16 SIERPNIA R. B.

W MIĘDZYNARODOWYM WYŚCIGU TATRZAŃSKIM

startuje poza konkursem i osiąga

NAJLEPSZY CZAS

W KATEGORJI TURYSTYCZNEJ

Caracciola zwycięsca Grand Prix Niemiec.

(*P. E. A. Photo*).

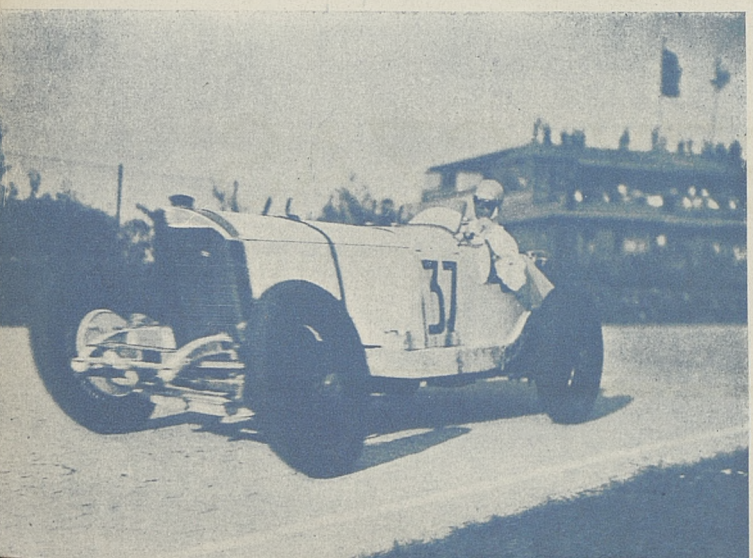
cyjny Caracciola na sportowym samochodzie Mercedes Benz, bijąc rekord wzniesienia w 8 m. 51,4 s. W klasie samochodów wyścigowych pierwsze miejsce zajął von Morgen na Bugatti w czasie 8 m. 51,8 s. Z pośród motocyklistów najszybszym był Bullus na maszynie N. S. U., który osiągnął czas 9 m. 02,4 s. Stuck, podobnie jak i w roku ubiegłym, nie ukończył wyścigu skutkiem drobnego wypadku.

Coppa Ciano. Na obwodzie szosowym w Montenero odbyły się w dniu 2 sierpnia na dystansie 200 klm. okrężne wyścigi samochodowe o puhar Ciano, które zgromadziły bardzo liczną i doborową konkurencję. Zwyciężył Nuvolari na samochodzie Alfa Romeo w czasie 2 g. 23 m. 40,8 s., rozwijając szybkość średnią 83,5 klm./g. Drugie miejsce zajął Chiron na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 24 m. 24 s., trzecie — Fagioli na samochodzie Maserati w czasie 2 g. 26 m. 48 s., czwarte — Campari na samochodzie Alfa Romeo w czasie 2 g. 27 m. 27 s. i piąte — Varzi na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 28 m. 56 s. W kategorji do 1100 ccm. pierwszym był Premoli na samochodzie Salmson.

Wyścigi torowe w Berlinie. Na torze wyścigowym Avus pod Berlinem urządzone zostały przez ADAC w dniu 2 sierpnia wyścigi samochodowe, przy bardzo silnej konkurencji niemieckich zawodników. Zwyciężył niepokonany Caracciola na samochodzie Mercedes Benz, przebywając przestrzeń 294 klm. w czasie 1 g. 35 m. 01 s. z niewiarogodną szybkością przeciętną 186 klm./g. Drugie miejsce zajął von Morgen na samochodzie Bugatti w czasie 1 g. 39 m. 43 s., a trzecie wybijający się kierowca Brauchitsch na samochodzie Mercedes Benz w czasie 1 g. 42 m. 32 s. W kategorji samochodów do 1500 ccm. triumfował Levy na Bugatti, rozwijając na dystansie 196 klm. szybkość przeciętną 150 klm./g. Wreszcie w kategorji do 750 ccm. pierwszym był Macher na D. K. W., pokrywając przestrzeń 96 klm. z szybkością średnią 120 klm./g.

Śmierć znanego przemysłowca francuskiego. W dniu 2 sierpnia zmarł Franciszek Repusseau, znany francuski fabrykant akcesoryj samochodowych. Zmarły liczył 52 lata.

Wyścigi okrężne pod Grenoblą odbyły się w dniu 2 sierpnia. Zwyciężył znowu najlepszy francuski niezależny kierowca Etancelin na samochodzie Alfa Romeo, uzyskując na dystansie 238,5 klm. czas 2 g. 02 m. 08 s. z szybkością średnią 117 klm./g. Drugie miejsce zajął Lehoux na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 02 m. 37 s., a trzecie miejsce Zehender na samochodzie Alfa Romeo. W kategorji 1500 ccm. pierwsze miejsce uzyskał Toselli na samochodzie Bugatti, a w kategorji 1100 ccm. pierwszym był Scaron na samochodzie Amilcar.



Caracciola zwycięsca wyścigu torowego w Berlinie.

(*P. E. A. Photo*).

Trzeci Polski Kongres drogowy odbędzie się we wrześniu 1932 roku w Warszawie.

Zarząd Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych prosi wszystkich, kto się interesuje sprawą drogową, a przedewszystkiem członków Stowarzyszenia o opracowanie referatów na tematy:

I. SPRAWY TECHNICZNE.

1) Praktyka i wyniki zastosowania nowoczesnych sposobów budowy jezdni drogowych ze szczególnem uwzględnieniem Polski:

Jezdnie bitumiczne.

Jezdnie betonowe i cementowane.

Jezdnie klinkierowe.

Jezdnie z półkostki kamiennej.

2) Warunki techniczne projektowania dróg współczesnych.

II. SPRAWY ADMINISTRACJI DROGOWEJ.

3) Nowelizacja ustaw drogowych.

4) Organizacja i zakres działania organów 1-ej instancji administracji drogowej.

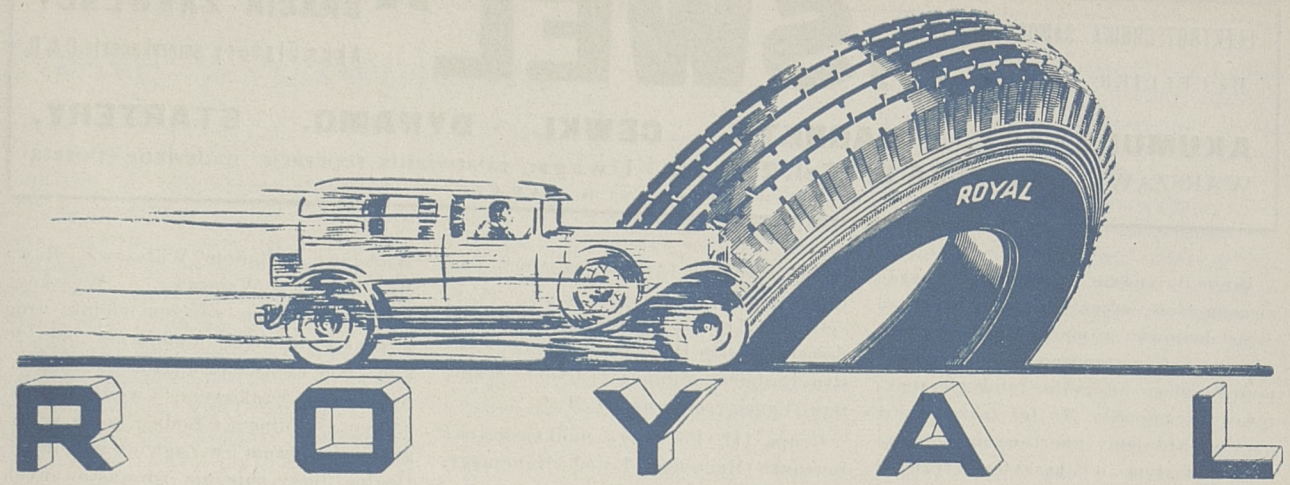
III. SPRAWY FINANSÓW DROGOWYCH.

5) Państwowy fundusz drogowy.

6) Spółki drogowe.

7) Gospodarka finansowo-drogowa samorządów.

Zawiadomienie o zamiarze wygłoszenia referatu należy nadesłać do dnia 1 listopada 1931 r., a same referaty do dnia 1 kwietnia 1932 r. pod adresem: Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, Departament Drogowy Ministerstwa Robót Publicznych, dla Zarządu Stowarzyszenia Polskich Kongresów drogowych.



Wyłączne Przedstawicielstwo na Polskę f. „ROYAL CORD" Sp. z o. o. Warszawa, Mazowiecka 7. Tel. 330-06.

NOWA MARKA GARGOYLE MOBILOIL NA RYNKU.

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że w ciągu ostatnich kilku lat silniki samochodów osobowych i ciężarowych ulegają stałym udoskonaleniom, pozwalając na osiąganie coraz to wyższych średnich szybkości. Jest to rezultatem zwiększonej sprawności silnika osiągniętej przez lepsze rozpylanie paliwa, ulepszenia w doprowadzaniu mieszanki, zmiany w kształcie komory spalania, silniejszy zapłon, lepsze wyważenie mas i zwiększoną ilość łożysk wału korbowego, a wszystko to przy utrzymaniu tych samych wymiarów silnika.

Firma Vacuum Oil Company przeprowadziła z tych powodów staranne studja nad konstrukcją i warunkami pracy tej klasy wozów i uzupełniła te studja wielokrotnemi i dokładnemi doświadczeniami. Rezultatem ich było wprowadzenie na rynek następnej marki oleju Gargoyle Mobiloil pod nazwą Gargoyle Mobiloil „AF".

Nowa ta marka pod względem swej jakości stoi narówni ze znanemi już markami Gargoyle Mobiloil. Wyprodukowana jest ona ze specjalnie starannie dobranych surowców, przy zastosowaniu najnowszych metod produkcji i stanowi krok naprzód w dziedzinie smarowania pojazdów mechanicznych.

Na podstawie najnowszych badań wydział autotechniczny inżynierów Vacuum Oil Company poleca Gargoyle Mobiloil „AF" do szeregu samochodów, przedewszystkiem zaś do marek następujących: Austro Daimler, Dodge, Essex, Ford, Fiat 514, Hudson, NAG, Packard, Plymouth, Steyr XII XX 30 i 45, Saurer.

Wprowadzenie Gargoyle Mobiloil „AF" stanowi nowe ogniwo w stale zdążającym za postępem techniki rozwoju olejów Gargoyle Mobiloil i każdy automobilista posiadający wóz, dla którego tabela polecająca Gargoyle Mobiloil przewiduje tę markę oleju będzie jej niewątpliwie używał.

REFLEKTOR ZEISSA NA ZJEŹDZIE GWIAŹDZISTYM W MONTE CARLO.

W Międzynarodowym Zjeździe Gwiaździstym do Monte Carlo, który zarówno kierowcom, jak samochodom i wszelkim jego akcesorjom stawiał wysokie wymagania, uzyskali kierowcy angielscy: pierwsze miejsce Mr. D. Healey na wozie marki Invicta, Mr. Walley 13-te, zaś kierowca norweski Vaumund na Buicku ósme miejsce. Wszyscy trzej wyżej wymienieni zwycięscy mieli swe wozy zaopatrzone w reflektory Zeissa typ Zeseaps 250 ze światłem na mgłę, o których współudziale w zwycięstwie mówi Pan Haeley: „reflektory Zeissa, w które był mój wóz zaopatrzony przyczyniły się bezspornie do osiągniętego przezemnie zwycięstwa", zaś Pan Vaumund oświadcza: „W czasie jazdy miałem możność skonstatowania, że posiadając reflektory Zeissa ze światłem na mgłę można jechać prawie z równą szybkością tak w czasie śnieżycy, jak i w mgle". —Piękne zwycięstwo akcesorji samochodowych Zeissa.

O FOTOGRAFJI SPORTOWEJ.

Niedawne to jeszcze czasy, gdy szanujący się fotograf-reporter wyruszał do swej pracy z olbrzymią kamerą lustrzaną 13x18.

Ogólny pęd ku kamerom miniaturowym dał się specjalnie odczuć w fotografji sportowej: dziś na boiskach sportowych, pływalniach, kortach, zamiast dużych i ciężkich kamer, zawieszonych u szyi męczennika-reportera, zamiast wielkich waliz z kliszami i wymiennemi objektywami, widujemy drobne miniaturkowe kamerki. Wśród tych aparacików, istnych liliputów w porównaniu z dawniej używanemi aparatami, specjalnie wyróżnia się „Leica".

Dziwny to aparat: chwali go i Byrd, którego wyprawa podbiegunowa posługiwała się prawie wyłącznie takiemi aparatami, jak i dr. Eckener, wędrujący Zeppelinem dookoła świata. Stosuje go prof. Pikard, słynny z lotu w stratosferę, spotykamy go często w ręku taterników na najbardziej stromych skałach, w kajakach, na rwących nurtach rzek.

Start wyścigu torowego w Berlinie.

(P. E. A. Photo)

ELEKTROTECHNIKA SAMOCHODOWA
„DUCELLIER“ części zamienne
„SWEL“
BRACIA ZAKOLSCY
Akumulatory amerykańskie C & D
AKUMULATORY. MAGNETA. CEWKI. DYNAMO. STARTERY.
WARSZAWA, WARECKA 8. Tel. 280-22. Uwaga: załatwiamy reperacje nadesłane pocztą
DLA PRZYJEZDNYCH GARAŻE.

Minimalny ciężar. — mimoto nieograniczona ilość zdjęć, maksymalna precyzja budowy, a niesłychana prostota użycia. — to zestawienie zalet entuzjazmuje każdego fotografa, fotografa sportowca — zniewala. To też jakże często obecnie widujemy sportowych fotografów z małym o charakterystycznym kształcie aparacikiem. Gdy zbliża się moment godny utrwalenia, aparat wędruje na wysokość oka, słyszymy trzask precyzyjnej roletowej migawki i... jest zrobione jeszcze jedno zdjęcie Leicą. A zdjęć tych można robić bez liku bo aparat mieści zwój błony na 36 zdjęć, zwoje w kasetach można w dzień wymieniać, a koszt zdjęcia wypada śmiesznie niski. To też nic dziwnego, że tegoroczna najwyższa nagroda techniczna w Niemczech, — ojczyźnie najlepszych konstruktorów aparatów fotograficznych, przypadła w dziale fotokonstruktorom aparatu Leica.

Międzynarodowy Raid Alpejski został zorganizowany w tym roku między 31 lipca a 6 sierpnia przez automobilkluby Szwajcarji, Niemiec, Austrji, Włoch i Francji. Trasa długości 2400 kilometrów, rozpoczynała się w Monachjum i szła przez Insbruck, Saint Moritz, Turyn, Niceję i Genewę do Berna, gdzie nastąpiło zakończenie raidu.

Udział w raidzie wzięła bardzo znaczna liczba, bo aż 62 zawodników, z których do celu doszło 44. Rezultaty imprezy wypadły następująco:

Grupa I. Bez punktów karnych: Healey(Invicta), Delmar(Mercedes Benz), Bitzy (Austro Daimler). Po dwa punkty karne: Kunheim (Austro Daimler), Van Eijck (Ford).

Grupa II. Bez punktów karnych: Spiegel (Austro Daimler), Schoeller (Austro Daimler). Simons (Talbot). Scholtern (Lancia), Adorno (O. M.).

Grupa III. Po cztery punkty karne: Betenuth (Hanomag), Polich (Hanomag), pani Roehrs (Hanomag).

Nagrody zespołowe zostały zdobyte w drugiej grupie przez samochody Wanderer, a w trzeciej grupie przez samochody Praga Piccolo. W grupie pierwszej żaden zespół nie ukończył raidu w komplecie.

Podczas trwania raidu odbyły się dwie górskie próby szybkości na słynnych wzniesieniach Stelvio i Galibier. W obu tych próbach najlepsze czasy osiągnął anglik Healey na samochodzie Invicta.

NAPRAWA I WZMOCNIENIE

głównych traktów państwowych w Polsce

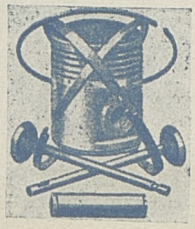
Jedną z najpilniejszych potrzeb Rzeczypospolitej jest naprawa i wzmocnienie istniejących już, lecz zdewastowanych, najważniejszych dróg i traktów państwowych. Ministerstwo Robót Publicznych postanowiło w związku z tem dokonać w ciągu najbliższych 10 lat doprowadzenia do właściwego stanu tych traktów i dróg przez odpowiednie pogrubienie ich nawierzchni, które wskutek wielkiego na nich ruchu kołowego zostały mocno zniszczone.

Przedewszystkiem nawierzchnia pogrubiona zostanie na wszystkich odcinkach dróg państwowych pod Warszawą w promieniu do 100 klm. a więc trakty: Warszawa — Błonie — Łowicz, Warszawa — Siedlce, Warszawa — Garwolin, Warszawa — Radom, Warszawa—Rawa Mazowiecka i Warszawa — Wyszków. Dalej naprawione zostaną odcinki dróg w promieniu nieco mniejszym (60—70 klm.) pod większemi miastami, a mianowicie: pod Krakowem, Lwowem, Poznaniem, Lublinem i Łodzią, oraz w Zagłębiu węglowem i w Zagłębiu naftowem. Ogólna ilość zupełnie zdewastowanych na powyższych drogach odcinków wynosi mniej więcej 1.500 klm., a koszt doprowadzenia ich do porządku wynosić będzie 30.000.000 zł.

Po za tem niektóre odcinki dróg, położone bliżej wielkich miast, np. Warszawa — Grójec, Warszawa — Błonie, Warszawa — Zegrze, Warszawa — Radzymin, Łódź — Pabjanice, Łódź— Zgierz, oraz pod Poznaniem, Krakowem, Lwowem i t. d. powinny otrzymać t. zw. „ciężkie nawierzchnie“ znoszące szczególnie ciężki ruch, a więc bruk kostkowy lub nawierzchnie smołowe względnie asfaltowe. Ogólna długość takich odcinków wynosi około 400 klm., a koszt wzmocnienia ich wyniesie około 50.000.000 zł.

Ponadto, ze względu n bardzo rozwinięty ruch samochodowy, 16 najruchliwszych odcinków dróg państwowych ulec musi wysmołowaniu, co uchroni je od nadmiernego zużycia. Ogólna długość dróg podlegających wysmołowaniu wynosi 2.237 klm., a pierwsze wysmołowanie ich nawierzchni kosztować będzie 25.000.000 zł.

Z powyższego wynika, że sama naprawa i wzmocnienie najważniejszych, już istniejących, dróg państwowych wymaga jednorazowo kwoty 105.000.000 zł.



„MOTOR-METAL“
WARSZAWA — Telefon 854-38.

BIURO i SKŁAD — Mokotowska 24.
WARSZTATY — Mokotowska 33.

TŁOKI, BOLCE, PIERŚCIENIE, WENTYLE do wszystkich silników samochodowych, motocyklowych i t. p. POSIADAMY SPECJALNE WARSZTATY do szlifowania cylindrów i wałów korbowych. Dorabianie i dopasowywanie tłoków, bolców, pierścieni i wentyli. Wylewanie i przetaczanie panewek. Wykonanie szybkie z gwarantowaną dokładnością.
CZŁONKOWIE A. P. 15% RABATU.

Odpoczynek letni.

Najlepiej chronią przed skutkami dni deszczowych tabletki Aspirin.
Istnieje tylko jedna Aspirina!
BAYER
Każde opakowanie i każda tabletka prawdziwej Aspiriny nosi jako znak ochronny napis BAYER w kształcie krzyża.

Nowe wydawnictwa

Auto - Przewodnik Handlowo- Technicz no-Turystyczny na 1931 r. — Warszawa- Wydawca A. Matwiejew. Stronic 312.

Pomimo słabego jeszcze w kraju naszym rozwoju automobilizmu, przewodnik tego rodzaju, jest bezsprzecznie bardzo pożytecznem wydawnictwem. Omawiany przewodnik zawiera wszystkie te podstawowe wiadomości, które mogą się przydać, zarówno posiadaczowi samochodu, szoferowi i przedsiębiorcy transportowemu, jak i kupcowi. Znajdujemy więc w nim zasady prawidłowej jazdy, znaki drogowe, wiadomości o Automobilklubach, i Touring klubie, zasadę tryptyków, przepisy rejestracji samochodów, i prawa jazdy, wyciąg z ustawy o państwowym funduszu drogowym, zasady ubezpieczeń, kalendarz zawodów i wystaw samochodowych oraz ostatnią statystykę samochodów w Polsce. W dziale Handlowo-Technicznym znajdujemy zarys organizacji kupieckich i związków zawodowych, taryfę celną w pozycjach odnoszących się do samochodów i artykułów do nich zbliżonych, charakterystyki samochodów, znajdujących się u nas w obiegu, adresy wytwórni i przedstawicielstw samochodów w Polsce, wiadomości o pneumatykach, oraz szereg adresów firm, według sprzedawanych przez nie artykułów samochodowych. W trzeciej wreszcie części — turystycznej, znajdujemy przewodnikowy spis znaczniejszych miast i miejscowości w Polsce z adresami zakładów, mogących interesować turystę samochodowego. Przy opisach wielu miast dołączone są małe ich planiki. W końcu Auto-Przewodnika jest pocięta na małe odcinki mapa orjentacyjna Polski. Jak widzimy materjał jest dość bogaty, zwłaszcza w dziale interesującym kupiectwo. Działu technicznego właściwie niema, gdyż podanie charakterystyk samochodów kilkudziesięciu marek i tablicy ciśnienia w oponach nie może być nazwane wiadomościami technicznemi. Razi zwłaszcza brak wiadomości i wskazówek co do materjałów pędnych, co miałoby wszak bardzo wielkie znaczenie dla każdego automobilisty i przedsiębiorcy w kraju, gdzie w tym dziale dzieją się rzeczy horendalne. Bardzo pożytecznemi dla turystów będą mapki miast. — Niestety planików wielu większych miast nie znajdujemy w Auto-Przewodniku, gdy natomiast umieszczone są planiki niektórych miasteczek, które prawie dosłownie ograniczają się do jednej jedynej ulicy i w których orjentowanie się nie przedstawia najmniejszej trudności. Planiki te wykonane są przytem w różnych skalach i w różnej technice— są to poprostu zmniejszenia istniejących planów miejskich. Byłoby pożądane, aby w następnych rocznikach Przewodnika plany te były przerysowane specjalnie dla tego wydawnictwa w jakiejś ujednostajnionej technice. Mapa orjentacyjna, pocięta na tak małe odcinki, nie przedstawia dla turysty żadnej prawie wartości. I jedno wreszcie — Niech się przewodnik ten nie nazywa AUTO-Przewodnikiem. Sam on przecież nie jest w stanie się poruszać, jakiż to więc AUTO-przewodnik. ?

Po polsku mówi się Przewodnik Samochodowy, albo wreszcie nawet Przewodnik Automobilowy.

Tego rodzaju zwroty — typowe germano-rusycyzmy — zaśmiecają coraz częściej nietylko reklamy firm samochodowych, ale i literaturę fachową. Czas już wreszcie z tem skończyć. Auto będzie bez litości chłostać ten wstrętny żargon, który drogą dosłownych tłomaczeń reklam z obcych języków dostaje się nawet na stronice tytułowe, skądinąd cennych i wartościowych wydawnictw.

Komunikacja Autobusowa na drogach publicznych w Polsce w r. 1930. — Opracował Józef Bogumił Ćwikiel.—Cenna ta praca ukazuje się corocznie, wydawana przez Ministerstwo Robót Publicznych Tegoroczne jej wydanie jest specjalnie interesującem, gdyż na materjałach w niej zebranych, oparto przewidywania wpływów z wprowadzonej ostatnio ustawy o funduszu drogowym. Wszechstronnie opracowana statystyka ruchu autobusowego w Polsce razi w niektórych pozycjach zbytniem uproszczeniem i małą gwarancją prawdziwości podanych cyfr. W pomieszczonych w pracy tej tablicach, znajdujemy mianowicie rubrykę osób przewożonych na dobę. W objaśnieniach do tych tablic powiedziane jest: „w obliczeniach przewozu ilości pasażerów przyjęto całe zapełnienie dopuszczalną ilością osób autobusu w obu kierunkach kursu, t. j. tam i z powrotem". W naszem zrozumieniu w pracy styatystycznej tego rodzaju uproszczenie obrachunku pewnych danych jest zupełnie niedopuszczalne. O ile nie było ścisłych danych do określenia tej cyfry, to należało w tablicach poprostu opuścić tę rubrykę, a nie podawać cyfrę zupełnie fantastycznej, jeżeli odnieść ją do pojęcia które ma ona wyrażać. To samo odnosi się do rubryki „Pasażero-kilometrów na dobę". Przyjęto w niej, że wszystkie miejsca są zajęte od stacji wyjazdowej do stacji krańcowej. Powstaje pytanie do czego tego rodzaju statystyka może służyć. Wszak wiadomo, że nie ma takiego szczęśliwego środka przewozu publicznego, któryby miał zawsze maksymalną frekwencję i to na całej linji. Jeżeli do tej pory nie było środka dokładnego określenia frekwencji na poszczególnych linjach autobusowych to ostatecznie można było posłużyć się metodą przybliżoną, bądź opierając rachunek na analogji z innemi rodzajami komunikacji publicznaj, gdzie obliczenie frekwencji jest prowadzone zupełnie ściśle, bądź też na zaobserwowaniu przeciętnego procentu frekwencji na kilku poszczególnych linjach w pewnym ograniczonym okresie czasu. Dałoby to cyfry, oczywiście nie zupełnie ścisłe, ale w każdym razie zbliżone do rzeczywistości, podczas gdy metoda użyta w omawianej pracy daje cyfry najzupełniej fantastyczne, a co gorsza bałamutne. Pierwszy wymiar opłat na fundusz drogowy, zastosowany do wielu przedsiębiorstw autobusowych jest tego najlepszym dowodem. Gdy w pracy, wydanej przez tak poważny Urząd, co Ministerstwo, stoi czarno na białem, że frekwencja w autobusach przymuje się na pełne 100%, to co mają się krępować urzędy, wymierzające na podstawie frekwecji, podatek. Jak mało uzasadniona, a raczej może tendencyjna, ze względu na fundusz drogowy, jest metoda obliczania frekwencji, przyjęta w tej pracy, tego dowodem inna w niej rubryka mianowicie przyjęcie okresu pracy autobusów w ciągu roku na 300 tylko dni. To jest słuszne i mniej więcej prawdziwe Dla czego jednak, gdy w tej rubryce powodowano się słuszną hipotezą to w tamtych wspomnianych pozycjach przytrzymywano się rygorystycznie cyfr teoretycznych. Tego rodzaju rozmaitość i dowolność założeń w pracy statystycznej osłabia bardzo jej wartość. Ostatecznie jeżeli chodziło o orjentację co do zdolności przewozowej autobusów, to jest rozporządzalnych w nich miejsc, to należało inaczej zatytułować odpowiednie rubryki, lub też oprócz nich wprowadzić jeszcze rubrykę istotnej frekwencji. Z tem zastrzeżeniem, broszura ta jest istotnie wartościową i ciekawą.

Leon Masłowski — Przepisy drogowe o ruchu pojazdów mechanicznych (skrót wykładów szkolnych).—Łódź 1929.—Stronic 18.

Broszurka ta wydana 2 lata temu, teraz dopiero nadesłaną została naszej redakcji. Jest to usystematyzowany i przedstawiony w sposób poglądowy i praktyczny skrót obowiązujących przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Dla kierowcy niezbyt jeszcze otrzaskanego z prawidłami ruchu ulicznego i dla świeżego posiadacza samochodu, gubiącego się w labiryncie koniecznych do załatwienia formalności, praca ta będzie pożytecznym prze-

wodnikiem. Dziś już z racji szybkiej ewolucji automobilizmu i odnoszącego się do niego ustawodawstwa praca ta jest nieco przestarzałą. Od chwili jej wydania nastąpiły już bowiem zmiany w systemie znaków drogowych, w przepisach o używaniu sygnałów dźwiękowych, w przepisach o międzynarodowym ruchu samochodowym i t. d. Dla osób przygotowujących się do egzaminu dla otrzymania prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych, zwłaszcza dla t. zw. amatorów, właścicieli samochodów, którzy nie uczęszczali na żadne kursy, broszurka ta da możność opanowania w ciągu kilku godzin obowiązujących wiadomości o ruchu ulicznym. Tej kategorji osób możemy ją śmiało polecić.

Inż. Eugenjusz Porębski. — Nowoczesne metody naprawy samochodów — z 250 ilustracjami — Warszawa 1931 — Nakładem Instytutu Szerzenia Praktycznej Wiedzy Przemysłowej. Nowa ta praca znanego autora dzieł technicznych pojawia się bardzo na czasie. Największą bowiem bolączką młodego automobilizmu polskiego to zacofanie naszych warsztatów remontowych, które operują zupełnie przestarzałemi metodami, a raczej nawyczkami, licząc więcej na intuicję i zręczność robotnika niż na precyzję narzędzi i maszyn. W rezultacie zręczność robotnika najczęściej zawodzi, zaś koszta naprawy wzrastają w sposób niepomierny, narażając na straty nietylko właścicieli samochodu, ale i właściciela warsztatu, który w źle zrozumianej oszczędności nie chciał zaopatrzyć się w konieczne już dziś narzędzia. W pracy swej inż. Porębski wskazuje stale na błędy popełniane w dotychczasowych sposobach naprawy oraz na uproszczenie wszelkich czynności i bardzo znaczne korzyści jakie daje stosowanie nowoczesnych przyrządów i narzędzi. Z konieczności autor wymieniać musi nazwy firm i marek licznych narzędzi, wskutek czego praca jego posiada trochę charakter katalogu. Mybyśmy jednak nie czynili z tego powodu zarzutu autorowi, ponieważ opisy samych narzędzi i wskazówki ich użycia zyskują bardzo na jasności, gdy oparte są na przykładzie pewnego istniejącego modelu. Natomiast wolelibyśmy, aby opisy pewnych szczegółów technicznych naprawianych samochodów były bardziej ogólne, a nie dotyczyły tylko kilku znanych marek ponieważ i tak wyczerpać one nie mogą wszystkich, tak różnorodnych modeli, używanych w Polsce, a wskutek tego pomijają niektóre, szeroko znane w Polsce systemy. Tak np. w rozdziale o sprzęgłach nie ma wcale mowy o sprzęgłach warstwowych suchych, które tak często są niszczone przez nalewanie do nich oliwy. To, że wychodzą już one obecnie z użycia nie powinno było stanowić o ich pominięciu w pracy tego rodzaju, gdyż w warsztatach remontowych pojawiać się one będą w ciągu długich jeszcze lat. Pominięć takich moglibyśmy wymienić sporą ilość. Wogóle całe dzieło traktowane jest niecochaotycznie. Dział naprawy silników opracowany jest bardzo gruntownie i wyczerpująco, gdy natomiast inne mechanizmy podwozia, jak np. sprzęgła ,skrzynka przekładniowa, tylny most i t. d. opisane są bardziej ogólnie. Prawda, że do naprawy tych mechanizmów nie potrzeba i nie istnieje tyle specjalnych przyrządów co do silnika, ale toć nie zaszkodziłoby podać więcej nieco szczegółów o racjonalnem postępowaniu przy naprawie tych mechanizmów, choćby tylko przy pomocy zwykłych narzędzi ślusarskich. Natomiast zupełnie zbędnym w tego rodzaju pracy wydaje nam się rozdział, traktujący o teorji elektryczności, gdyż książka utrzymana na takim poziomie może być przeczytaną z pożytkiem tylko przez osoby, znające już dokładnie zasady działania zarówno silników spalinowych, jak i innych zasadniczych mechanizmów, a więc i aparatury elektrycznej. Przytem podane w dalszym ciągu wyszczególnienie błędów w instalacji elektrycznej i sposobów ich usuwania znajduje się w każdej instrukcji fabrycznej, dodawanej do samochodu, tak że nic nowego rozdział ten nie przynosi. Również doczepionym i żadnego bliższego związku z treścią nie mającym jest rozdział o stosowaniu mieszanki spirytusowej. Sami jesteśmy bezwzględnymi zwolennikami stosowania mieszanki, ale argumenty przytoczone przez autora dla zachęcenia warsztatów remontowych do używania mieszanki do prób silników, nie są dostatecznie przekonywujące i robią raczej wrażenie specjalnie naciągniętych dla usprawiedliwienia wprowadzeia do pracy tej rozdziału o mieszankach.

Książka inż. Porębskiego jest w każdym razie bardzo cenną. Ta pewna nierównomierność i chaotyczność jest błędem raczej co do formy, niż co do treści A treść sama stoi na bardzo wysokim poziomie. „Nowoczesne metody naprawy samochodów" powinny znaleźć się w rękach nietylko właścicieli i kierowników warsztatów remontowych, nietylko pragnących się udoskonalać, majstrów i robotników, ale również i w rękach wszystkich posiadaczy samochodów, którzy powierzając swe maszyny do naprawy, powinni, opierając się na wskazówkach inż. Porębskiego, kontrolować, w jaki sposób prowadzony jest remont i w danym razie energicznie żądać, aby monterzy mniej na oko, a więcej z czujnikiem i mikrometrem, w ręku przystępowali do pasowania precyzyjnych mechanizmów.

„Sport motorowy" Nr. 2 (137-) Ukazał się nr. 2 (137) dwutygodnika „SPORT MOTOROWY". Artykuł wstępny p. n. „Fundusz Drogowy" pióra p. Zdzisława Radwana, omawia zagadnienie obecnie dla automobilistów najbardziej palące. Wykazawszy w artykule „Fundusze na Fundusz" w nr. 1. „SPORTU MOTOROWEGO" błędne ujęcie podstaw Funduszu Drogowego autor wskazuje drogę, po której iść winna nowelizacja Funduszu Drogowego, aby rzeczywiście dał on to, czego się po nim spodziewano.

Dalej znajdujemy artykuły sprawozdawcze z „Wyścigów motocyklowych na przełaj w Poznaniu", z wyścigów samochodowych o „Wielką Nagrodę Niemiec", z lotu „Sterowcem w krainę polarną" z lotu „Giro d'Italia" i o locie dokoła Europy francuskiej „Eskadry Asów".

Artykuł „Samolot czy Autogiro" omawia obszernie i w sposób zrozumiały dla każdego zasadę konstrukcyjną, zalety i wady Autogiro, oraz możliwości jego zastosowania w praktyce. W dalszym ciągu widzimy omówienia wstępne „IV. Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych", „Wyścigu Torowego, Automobilklubu Wielkopolskiego", „III Lotu Południowo Zachodniej Polski" i „VI Wyprawy Szybowcowej do Bezmiechowej".

Doskonale ilustrowany numer uzupełniony jest notatkami kronikarskiemi i komunikatami klubów.

Adres Redakcji i Administracji, Poznań ul. Św. Marcina 27.

Przewodnik po St. Moritz. Ukazał się w druku oficjalny przewodnik po okolicy (Graubünden) St. Moritz, wydany staraniem Związku Kuracyjnego i Turystycznego w St. Moritz. Przewodnik ten, wydany starannie, w małym kieszonkowym formacie posiada oprócz bogatej treści, która specjalnie interesuje automobilistów opisy wszelkich dróg koncentrujących się ze Szwajcarji w St. Moritz z uwzględnieniem dróg i przejść w Graubünden. Tekst uzupełniony jest 18-tu mapami, które dają przejrzysty całokształt okolicy, jak również przewodnik zawiera przeszło 50 artystycznych reprodukcyj fotograficznych, które dają pojęcie piękna okolic St. Moritz i Engadin.

Nowy ten Przewodnik zdradza nietylko treścią, kunsztownem rozłożeniem bogactwa materjału, ale i całością ujęcia znaną firmę wydawniczą HALLWAG, która od szeregu lat czerpie rutynę w opracowywaniu materjałów dla turystyki samochodowej.

Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretarjat czynny od godz. 1 do 4 pp. — Telefon 845-13.

PROTOKUŁ

z posiedzenia KOMISJI w sprawie PRÓB POBICIA REKORDÓW POLSKICH, odbytych dn. 9. sierpnia 1931 r. na szosie Wilanowskiej, na dystansie 1 km., z miejsca i z rozbiegu.

Obecni pp: *Prezes Regulski, Bormann, Deisenberg, Szydelski.*

Chronometrował p. *mjr. Deisenberg.*

Startował p. HENRYK LIEFELDT, na samochodzie wyścigowym AUSTRO-DAIMLER, kl.C.

Osiągnięto czasy i szybkości:

kilometr lancé:
czas w jedną stronę — 19"895
„ „ drugą stronę — 19"095
czas średni — 19"495, średnia szybkość 184.673 km/g.

kilometr arrêté:
czas w jedną stronę — 28"555
„ „ drugą stronę — 27"835
czas średni — 28"190, średnia szybkość 127.779 km/g.

Pobite zostały rekordy:
na kilometrze lancé — REKORD POLSKI oraz rekord w klasie C.
„ „ arrêté — REKORD POLSKI oraz rekord w klasie C.

Warszawa, dn. 9. sierpnia 1931 r.

Prezes Komisji Sportowej A.P.
(—) *J. Regulski.*

Sekretarz Komisji Sportowej A.P.
(—) *S. Szydelski.*

Chronometrażysta A.P.
(—) *Gustaw Deisenberg, mjr.*

(—) *R. Bormann.*

Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Stawowa 10, tel. 22-39.

Komunikat Drogowy.

Z powodu remontu, zostaną zamknięte dla ruchu kołowego następujące szosy:

1). Szosa zw. Mikołów — Zarzecze — Podlesie od dnia 10 sierpnia do ukończenia remontu. Objazd z Mikołowa do Podlesia jest dla samochodów przez Kamionkę, Piotrowice i Kostuchnę, zaś dla wozów, drogą gruntową Mikołów — Podlesie.

W związku z wykonywaniem przez Państwowe Zakłady Wodociągowe prac układania wodociągu w ul. Leopolda w Bogucicach, zamyka się takową dla ruchu kołowego na odcinku od ul. Wolności do granicy miasta t. j. Małej Dąbrówki od dnia 3. sierpnia na przeciąg 2-dwuch miesięcy. Ruch kołowy z Bogucic do Małej Dąbrówki odbywać się będzie przez ul. Markiewki, Krakowską i w Dąbrówce przez ul. Hutniczą, Hallera i Marsz. Piłsudzkiego, a z M. — Dąbrówki do Bogucic odwrotnie tą samą trasą.

Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 123-86. Godziny Sekretarjatu: od 10—2 i od 5—7.

Oficjalny Komunikat

z „IV. MIĘDZYNARODOWEGO WYSCIGU TATRZAŃSKIEGO“

odbytego w dniu 16. sierpnia 1931 r.

Wyścig odbył się na trasie Zakopane - Morskie Oko od km 21 do 28.5

Dystans 7 km 500 m.

Wyścig rozpoczął się o godzinie 14.20 a ukończony został o godzinie 17.41.

Do wyścidn zgłosiło się 26 motocykli i 26 samochodów.

Startowało 21 motocykli — przybyło do mety 20.

Startowały 22 samochody — przybyły do mety 22, z tego w kategorji turystycznej 2 i 1 poza konkursem, w kategorji sportowej 11, a w kategorji wyścigowej 9.

Protesty nie zostały zgłoszone.

Komisja obliczeń ustaliła następujące wyniki:

I. KATEGORJA SAMOCHODÓW WYŚCIGOWYCH:

Imię i nazwisko:	Klub:	Samochód:	Klasa:	Czas:	Przeciętna:
1). M. Arco hr. Zinneberg	A.V.D.	Austro-Daimler	C.	5,51,630	76.785 km/g
2). S. Hołuj	K.K.M.	Bugatti	F.	5,51.670	76.776 „
3). J. Ks. Lobkowitz kierowca Pohl	A.R.C.S.	Bugatti	F.	5.51.735	76.762 „
4). L. Hartmann	K.M.A.C.	Bugatti	D.	5.53.935	76.285 „
5). Inż. H. Liefeldt	A.P.	Austro-Daimler	C.	5.59.060	75.196 „
6). J. Ripper	K.K.A.	Bugatti	F.	6.00.270	74.943 „
7). J. Ks. Lobkowitz	A.R.C.S.	Bugatti	D.	6.01.030	74.786 „
8). E. Frankl	O.A.C.	Bugatti	F.	6.07.	73.569 „
9). E. Markiewicz	A.C.S.	Austin	H.	7.09.050	62.929 „

II. KATEGORJA SAMOCHODÓW SPORTOWYCH:

Imię i nazwisko:	Klub:	Samochód:	Klasa:	Czas:	Przeciętna
1). Rudolf Caracciola	ADAC	Mercedes-Benz	B.	5 29.870	81.850 km/g
2). Fl. Schmidt	ADAC	Amilcar	G.	6.30.570	69.129 „
3). L. Hilczyński	K.K.A.	Ford	C.	6.58.205	64.561 „
4). Dr. B. Frühling	K.K.A.	Bugatti	D.	7.01.030	64.128 „
5). J. Widawski	A.P.	Austro-Dsimler	D.	7.09.045	62.930 „
6). A. Szczyżycki	L.C.M.	Vikov	F.	7.14.070	62.201 „
7). A. hr. Sumiński	M.K.A.	Alfa-Romeo	E.	7.29.830	60.122 „
8). J. Ks. Lobkowitz	A.R.C.S.	Chrysler	C.	8.20.795	53.914 „

III. KATEGORJA SAMOCHODÓW TURYSTYCZNYCH:

Imię i nazwisko:	Klub:	Samochód:	Klasa:	Czas:	Przeciętna:
1). T. Bukowiecki	K.K.A.	Fiat	B.	8.25.800	53.380 km/g
2). Inż A. Śroubek	K.K.A.	Praga-Oświęcim	H.	8.30.410	52.898 „
Poza konkursem:					
E. Dzierliński	P.T.K.	Citroën	F.	8.10.475	55.048 „

MOTOCYKLE:

Klasa A. do 350 ccm:

Imię i nazwisko:	Klub:	Motocykiel:	Czas:	Przeciętna:
1). J. Bathelt	B.K.M.	Chater-Lea	6.15.590	71.886 km/g
2). A. Weil	Unja	A.J.S.	7.15.940	61.935 „
3). I. Czerniak	Unja	Raleigh	7.18.230	61.611 km/g
4). R. Breslauer	S. K. M.	Coventry	7.25.715	60.576 „
5). Inż. R. Łuszczyński	M. K. M.	Ariel	8.25.110	53.453 „
6). M. Rudnicki	K. K. M.	F. N.	8.31.695	52.765 „
7). K. Litek	M. K. M.	D. K. W.	8.47.225	51.211 „

Klasa B:

Imię i nazwisko:	Klub:	Motocykl:	Czas:	Przeciętna:
1). M. Scheneeweiss	C. M. R.	V. Rudge	6.03.250	74.328 km/g.
2). H. Ludwig	D. M. V.	Douglas	6.15.310	71.940 „
3). C. Gębala	K. K. M.	Ariel	6.16.830	71.650 „
4). Hr. A. Alvensleben	K. M. B.	Motosacoche	6.25.790	69.986 „
5). R. Bogusławski	K. M. M.	Rudge	6.30.765	69.095 „
6). F. Stankiewicz	K. K. M.	Motosacoche	7.01.170	64.107 „
7). I. Stieglitz	K. K. M.	Gillet	7.26.145	50.518 „
8). T. Münnich	K. K. M.	New-Imperial	7.52.030	57.199 „
9). M. Nagengast	Unja	Rudge	8.26.030	53.356 „
10). Inż. A. Rotwein	Makabi	Gillet	8.38.505	53.072 „
11). A. Krzyżanowski	K. K. M.	New-Imperjal	9.05.400	49.504 „

Klasa D:

1). Inż. J. Hennnel	K. K. M.	Royal-Enfield	8.39.005	52.022	„

Klasa E:

1). T. Damski	K. K. M.	B. M. W.	7.16.610	61,840	„

Jury w składzie PP:

Inż. Mieczysława Rappe Prezesa Komisji Turystycznej A. P. Delegata A. P. Antoniego hr. Potockiego Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego, Dr. Bolesława Macudzińskiego Prezesa Kom. Sport. K. K. A. Komandora„ wyścigu, Mjr. Gustawa Deisenberga i kpt. Szydelskiego Delegatów A. P., Wilhelma Rippera Vice-Prezesa K.K.A., Dr. Adama Kwiatkowskiego V-Prezesa Kom. Sport K. K. A., Inż. Kazimierza Brauna Sekretarza Kom. Sport. K. K. A., Eugenjusza Richtera Delegata K.K.M. uchwaliło przyznać na podstawie powyższych wyników następujące nagrody:

NAGRODY PRZECHODNIE:

1). Nagrodę Pana Prezydenta Rzeczypospolitej (kryształ) dla zawodnika kierowcy, który osiągnie najlepszy czas dnia — *p. R. Caraccioli* po raz pierwszy.

2). Wielką nagrodę Tatr (waza srebrna) dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas dnia w kat. wyścigowej lub sportowej — *p. R. Caraccioli* po raz pierwszy.

3). Nagrodę Automobilklubu Polski (antyczny puhar) dla zawodnika, który osiągnie największą szybkość dnia bez względu na kategorję — *p. R. Caraccioli* po raz pierwszy.

4). Nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego (srebrny puhar) dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas w kategorji wozów sportowych — *p. R. Caraccioli* po raz pierwszy.

NAGRODY INDYWIDUALNE:

1). Nagrodę K. K. A. (srebrna kaseta) dla zawodnika, który w kategorji wyścigowej osiągnie najlepszy czas dnia — *p. Hr. Arco. Zinnebergowi.*

2). Nagrodę K. K. A. z daru firmy Vacuum Oil Company (bola kryształowa) dla zawodnika, który w kategorji wyścigowej osiągnie drugi czas dnia — *p. S. Hołujowi.*

3). Nagrodę K. K. A. z daru firmy Shell (złoty zegarek) dla zawodnika, który w kategorji wyś-

cigowej osiągnie trzeci czas dnia — *p. J. Ks. Lobkowitzowi.*

4). Nagrodę K. K. A. z daru firmy Citroën (puhar) dla zawodnika, który w kategorji wyścigowej osiągnie czwarty czas dnia — *p. L. Hartmanowi.*

5). Nagrodę Prezesa K. K. A. p. Antoniego hr. Potockiego (makata) dla zawodnika, który w kategorji sportowej osiągnie najlepszy czas dnia — *p. R. Caraccioli.*

6) Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Standard Nobel (zastawa srebrna na likier) dla zawodnika, który w kategorji sportowej osiągnie drugi czas dnia — *p. F. Schmidtowi.*

7). Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Karpaty (srebrna taca) dla zawodnika, który w kategorji sportowej osiągnie trzeci czas dnia — *p. K. Hilczyńskiemu.*

8). Nagrodę Firmy Oświęcim Praga (puhar) dla zawodnika, który w kategorji sportowej osiągnie czwarty czas dnia — *p. Dr. B. Frühlingowi*

9). Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Polmin (srebrny stoper) dla zawodnika, który w kategorji turystycznej osiągnie najlepszy czas dnia — *p. T Bukowieckiemu.*

10). Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Scintilla (reflektory) dla zawodnika, który w kategorji turystycznej osiągnie drugi czas dnia — *p. Inż. J. Śroubkowi.*

11). Nagrodę K. K. A. (kaseta bronz) dla zawodnika, który w kategorji wozów turystycznych do 1500 ccm osiągnie najlepszy czas — *p. Inż J. Śroubkowi.*

12). Nagrodę Zakopanego (obraz J. Rykały) dla zawodnika, który bez względu na kategorję osiągnie rekord dnia — *p. R. Caraccioli*

13). Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Stomil (srebrny puhar) dla zawodnika, który bez względu na kategorję osiągnie najlepszy czas dnia — *p. R. Caraccioli.*

14). Nagrodę Zawodowego Związku Automobilistów (srebrna papierośnica) dla polskiego zawodowego kierowcy, który osiągnie najlepszy czas — *p. E. Dzierlińskiemu*

Nagrody specjalne:

Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Englebert (bronz z marmurem) dla zawodnika, który w kategorji wyścigowej osiągnie najlepszy czas, jadąc na oponach Englebert — *p. S. Hołujowi.*

Nagrodę K. K. A. z daru Firmy Limanowa (bronz kaseta) dla zawodnika, który w kategorji wozów wyścigowych do 750 ccm osiągnie najlepszy czas dnia jadąc na benzynie Limanowa — *p. E. Markiewiczowi.*

NAGRODY DLA MOTOCYKLISTÓW

Nagrodę przechodnią p. Dr. Michała Hładija (srebrny puhar) dla zawodnika, który w klasie A. (bez wózka) osiągnie najlepszy czas — *p. J. Batheltowi.* po raz drugi.

Nagrody indywidualne:

Nagrodę Pana Prezydenta Rzeczypospolitej dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas i najlepszy wynik — *p. M. Schneeweissowi.*

1). Nagrodę K. K. M. z daru Firmy Vacuum Oil Company (kryształ) dla zawodnika który w klasie A. osiągnie pierwszy czas dnia — *p. J. Batheltowi.*

2). Nagrodą K. K. M. z daru Firmy Englebert (komplet opon na motocykl) dla zawodnika, który w klasie A. osiągnie drugi czas dnia — *p. A. Weilowi*

3). Nagrodę K. K. M. z daru Firmy Praga (puhar srebrny) dla zawodnika, który w klasie A. osiągnie trzeci czas dnia — *p. I. Czerniakowi.*

4). Nagrodę K. K. A. (puhar kryształowy) dla zawodnika, który w klasie B. osiągnie pierwszy czas dnia — *p. M. Schneeweissowi.*

5). Nagrodę K. K. M. (papierośnica) dla zawodnika, który w klasie B. osiągnie drugi czas dnia — *p. Helmutowi Ludwigowi.*

6). Nagrodę K. K. M. (kaseta srebrna) dla zawodnika, który w klasie B. osiągnie trzeci czas dnia — *p. C. Gębali.*

7). Nagrodę K. K M. z daru Firmy Shell (papierośnica) dla zawodnika, który w klasie B. osiągnie czwarty czas dnia — *p. Hr. Alvenslebenowi.*

8). Nagrodę K. K. M. z daru Firmy Galicja (10. kg oliwy) dla zawodnika, który w klasie B. osiągnie piąty czas dnia — *p. R. Bogusławskiemu.*

9). Nagrodę K. K. M. z daru Firmy Motosacoche (bronz) dla zawodnika, który w klasie D. osiągnie pierwszy czas dnia — *p. J. Hennelowi.*

10). Nagrodę K. K. M. z daru Firmy Polmin (stoper) dla zawodnika, który w klasie E. osiągnie pierwszy czas dnia — *p. T. Damskiemu.*

Plakiety przyznano wszystkim zawodnikom, którzy startowali.

Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10. Telefon 1012. Sekretarjat czynny od godz. 14-tej do 18-tej

PROTOKUŁ

ZE „ZJAZDU NAD MORZE 1931."
URZĄDZONEGO Z OKAZJI „WYŚCIGU O PUHAR BAŁTYKU".

Przewodniczący: p. Józef Szymczak, komandor Zjazdu,

Członkowie: p. Oskar Jende i p. Bolesław Kłoda — z P.A.

Stwierdzono, że ze zgłoszonych na Zjazd 56-u maszyn — przybyło na czas, wypełniając warunki Zjazdu — 51 maszyn, a to:

z A.P.:

p. Antoni Bogatko, Essex,
p. Albert Marylski, Delage,
p. Helena Surynowa,
p. Piotr Czerski, Fiat,
p. inż. Leszek Muszyński, Itala.

z A.W.:

p. Aleksandra Duszyńska, Tatra,
p. Leonard Gierłowski, Oldsmobile,
p. Jerzy Ozieroff, Chevrolet,
p. Adam Perkowski, Mercedes,
p. Janusz Siciński, Steyr,
p. Paweł Krótki, Tatra,
p. Bolesław Kozłowski, Mercedes,
p. Bogdan Pawłowski, Lancia,
p. Artur Scholtz, Chevrolet,
p. Józef Skibiński, Lancia,

z K.K.A.

p. Jan Ripper, Tatra,

z Ł.A.K.

p. Edward Goldberg, Fiat,
p. Józef Majer, Graham-Paige
p. Włodzimierz Toeppfer, Graham-Paige,
p. Zygmunt Karsch, Austro-Daimler
p. dr. Aleksander Schweitzer, Fiat,

z P.A.

p. inż. Alfred Dziedziul, Essex,
p. Józef Głowacki, Oświęcim-Praga,
p. Rudolf Hedemann, Chenard-Walcker,
p. Maksymiljan Idzikowski, Studebaker,
p. Henryk Lund, Ford,
p. kons. Stanisław Rolbieski, Packard,
p. Karol Seifert, Lancia,
p. Leopold Stenzel, sam. konstrukcji Spöttla z motorem Essexa,
p. Władysław Strzyżowski, Ford,
p. Józef Szymczak, Austro Daimler,
p. Paweł Witkowski, Essex,
p. Robert Frost, Ford,
p. Gustaw Habermann, Buick,
p. inż. Wład. Hubicki, Tatra,
p. Bruno Jahnz, Austro-Daimler,
p. Antoni Piliński, Buick,
p. Alfred Seifert, Packard,
p. Walter Stadie, Chevrolet,
p. inż. Wł. Stulgiński, Tatra,
p. Aleks. Witkowski, Ford,
p. Bronisław Zamiara, Citroën,

z Polskiego Touring Klubu:

p. Franciszek Graczkowski, Fiat,
p. Witold Mieczyński, Ford,
p. Jerzy Kornecki, Studebaker,
p. Jerzy Papiński, Chevrolet.

niestowarzyszeni:

p. Bogdan Chełmicki, Fiat,
p. Franciszek Haeberle, De Soto Six,
p. Zdzisław Skarbek-Tłuchowski, Renault.
p. Franc. Grętkiewicz, Chrysler,
p. Janusz Lechowski, Sizaire,

Największą ilość kilometrów przebył p. Jan Ripper, sam. Tatra, z kierowcą Bogusławem Pawelka — mając w ciągu 4 dni około 4000 km.

Wszystkim wymienionym przyznano pamiątkowe plakiety zjazdowe, które będą im przez Pomorski Automobilklub nadesłane.

Na tem protokół zakończono.

Gdynia, 2. sierpnia, 1931.

Przewodniczący: (—) J. Szymczak

Członkowie: (—) O. Jende, (—) B. Kłoda.

PROTOKUŁ

POSIEDZENIA JURY „WYŚCIGU O PUHAR BAŁTYKU W DNIU 2. SIERPNIA 1931 r." SPISANY DNIA 2.8. 1931. W HOTELU CENTRALNYM W GDYNI.

Przewodniczący: Prezes Komisji Sportowej P. A. i komandor wyścigu — inż. Włodzimierz Stulgiński.

Obecni: delegat A. P. — p. mjr. Gustaw Deisenberg

A. W. — p. prezes K. S. Stefan Głowiński

K. K. A. — p. viceprezes Wilhelm Ripper

M. K. A. — p. sekr. K. S. Władysław Pilcer

Śl. K. A. — p. Oskar Jende z — P. A.

Obecny na miejsce Wil. Kl. A. — p. mjr. Antoni Koszko — z P. A.

Woł. Kl. A. — p. Hilary Nowacki z P. A.

W wyścigu brało ogółem udział 23 maszyny, przyczem wyniki mierzone chronometrem elektrycznym były następujące:

Kategorja 1-a — wyścigowa

Pierwsze miejsce zajął p. inż. Henryk Liefeldt — Austro-Daimler, czas 3'4"330/1000 = 136.7 km/godz., zdobywając:

Za najlepszy czas dnia — nagrodę „Puhar Bałtyku" p. Wojewody Pomorskiego; za najlepszy wynik kategorji wyścigowej — nagrodę miasta Bydgoszczy.

Kategorja 2-a — sportowa

Pierwsze miejsce zajął p. Jerzy Widawski — Austro-Daimler, czas 3'14"620/1000=129.5 km/godz zdobywając nagrodę miasta Gdyni,

Kategorja 3-a — typu dominującego

Klasa I — ponad 3500 cm³.

Pierwsze miejsce zajął p. Jan Mack—Packard, czas 3'51"695/1000 = 108.7 km/godz., zdobywając nagrodę Łódzkiego Automobil-Klubu.

Drugie miejsce zajęła p. Helena Surynowa — samochód Delage, czas 5'17"925/1000 = 79.2 km. godz., zdobywając nagrodę prezesa P. A., kons. St. Rolbieskiego,

Trzecie miejsbe zajął p. Józef Szymczak, — Austro-Daimler, czas 5'28"470/1000 = 76.7 km. godz.

Klasa II — od 2501 do 3500 cm³.

Pierwsze miejsce zajęła p. Marja Kozmianowa — Austro-Daimler, czas 3'40"470/1000 = 114.3 km/godz., zdobywając:

nagrodę Wielkopolskiego Klubu Automobilowego,

nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszy wynik w kategorj dominującej,

nagrodę Pomorskiego Automobilklubu za najlepszy wynik uzyskany przez zawodnika-panią,

Drugie miejsce zajął p. Maksymiljan Idzikowski—Studebaker, czas 4'25"170/1000=95 km. godz,, zdobywając nagrodę F-my Butowski i Ska., Bydgoszcz,

Trzecie miejsce zajął p. Franciszek Grętkiewicz — Chrysler, czas 4'37"575/1000 = 90.8 km. godz., zdobywając nagrodę f-my „Polskarob" S. A., Gdynia,

Czwarte miejsce zajął p. Henryk Lund — Ford, czas 4'38"740/1000 = 90.4 m/godz., zdobywając nagrodę skarbnika P. A., p. Leopolda Stenzla,

Dalsze miejsca zajęli kolejno: p. Bruno Jahnz, Austro-Daimler, czas 4'42"865/1000 = 89.1 km. godz., p. Robert Frost, Ford, czas 4'47"610/1000 = 87.6 km/godz., p. Aleksander Witkowski, Ford, czas 4'47"640/1000 = 87.6 km/godz., p. Albert Grunau, Essex, czas 5'30"185/1000 = 76.3 km. godz., p. Artur Scholtz, Chevrolet, czas 6'14"230/1000 = 67.3 km/godz., p. Bolesław Kozłowski, Minerwa, czas 6'25"545/1000 = 65.4 km/godz.

Klasa III — od 1501 2500 cm³.

Pierwsze miejsce zajął p. Bogdan Pawłowski — Lancia, czas 3'56"475/1000 = 106.6 km/godz., zdobywając nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego,

Drugie miejsce zajął p. Rudolf Heydeman — Che, nard-Waeker, czas 5'10"375/100 = 81.2 km/godz. zdobywając nagrodę f-my Vacum Oil Comp. dalsze miejsca zajęli p. Antoni Bogatko, Essex, czas 5'39"345/1000 = 74.3 km/godz., i p. Janusz Lechowski, Siezaire, 6'05"135/1000 = 70 km/godz.

Klasa IV — do 1500 cm³.

Pierwsze miejsce zajął p. Jan Ripper, — Tatra, czas 4'56"970/1000 = 84.8 km/godz., zdobywając nagrodę Śląskiego Klubu Automobilowego,

Drugie miejsce zajął p. inż. Wład. Hubicki, Tatra, czas 5'26"815/1000 = 77.1 km. godz., zdobywając nagrodę f-my Sandard-Nobel w Polsce,

Trzecie miejsce zajął p. dr. Aleksander Schweitzer — Fiat, czas 5'28"940/1000 = 76.6 km.

godz., zdobywając nagrodę f-my E. Stadie Automobile, Bydgoszcz,

dalsze miejsce zajął p. inż. Józef Głowacki— Oświęcim-Praga, czas 6'18"655/1000 = 66.5 km. godz.

Pozatem nagrodę Prezesa Komisji Sportowej P. A. inż. Wł. Stulgińskiego dla członka P. A., który uzyskał najlepszy wynik — otrzymuje p. Maksymiljan Idzikowski, a nagrodę firmy Englebert S. A. dla zawodnika, który uzyskał najlepszy wynik na oponach tej firmy — uzyskuje pani Marja Koźmianowa.

Gremjum Komisarzy Sportowych przyznało wszystkim zawodnikom oraz kierownictwu wyścigów — pamiątkowe plakiety honorowe.

Gremjum Komisarzy Sportowych wyraża uznanie Pomorskiemu Automobilklubowi za organizację wyścigu w tak trudnych warunkach i za ofiarną pracę poszczególnych członków Komisji Sportowej P. A.

Na tem protokół zakończono i podpisano.

Komandor wyścigu i przewodniczący (—) *inż. Wł. Stulgiński*

członkowie:

(—) *Gustaw Deisenberg mjr.*,
(—) *Wilhelm Ripper*
(—) *Władysław Pilcer*
(—) *Antoni Koszko majr.*
(—) *Stefan Głowiński*
(—) *Zygmunt Karsch*
(—) *Oskar Jende*
(—) *Hilary Nowacki*

PROTOKUŁ

Z POSIEDZENIA KOMISJI SPORTOWEJ POMORSKIEGO AUTOMOBILKLUBU W DNIU 7. SIERPNIA 1931 r. W SPRAWIE PROTESTU WNIESIONEGO PO „WYŚCIGU O PUHAR BAŁTYKU" PRZEZ DR. ALEKSANDRA SCHWEITZERA.

P. dr. Schweitzer założył protest, przeciwko zaliczeniu go na samochodzie Fiat 509 S o litrażu 990 cm³ do tej samej kategorji i klasy co dwie Tatry o litrażu 1680 cm³, twierdząc że w konkurencji z tymi wozami winien był uzyskać 1-ą nagrodę, a nie przyznaną mu 3 ą nagrodę.

W uwzględnieniu tego protestu, opartego na brzmieniu regulaminu, Komisja Sportowa P. A. postanowiła:

Zaliczyć p. dr. Aleksandra Schweitzera na samochodzie Fiat 509 S litraż 990cm³, do kategorji 2-ej, klasy IV-ej, przyznając mu tem samem zdobycie pierwszego miejsca w tejże klasie i kategorji w czasie „wyścigu o puhar Bałtyku".

Niniejszy protokół będzie ogłoszony w czasopiśmie „Auto" — jako dodatek do protokółu jury „Wyścigu o puhar Bałtyku".

Prezes Komisji Sportowej P. A. (—) *Inż. Wł. Stulgiński.*

członkowie:

(—) *Robert Frost*
(—) *Henryk Lund*
(—) *Rudolf Heydemann*
(—) *Henryk Markert*
(—) *Inż Wł. Hubicki*
(—) *Oskar Jende*

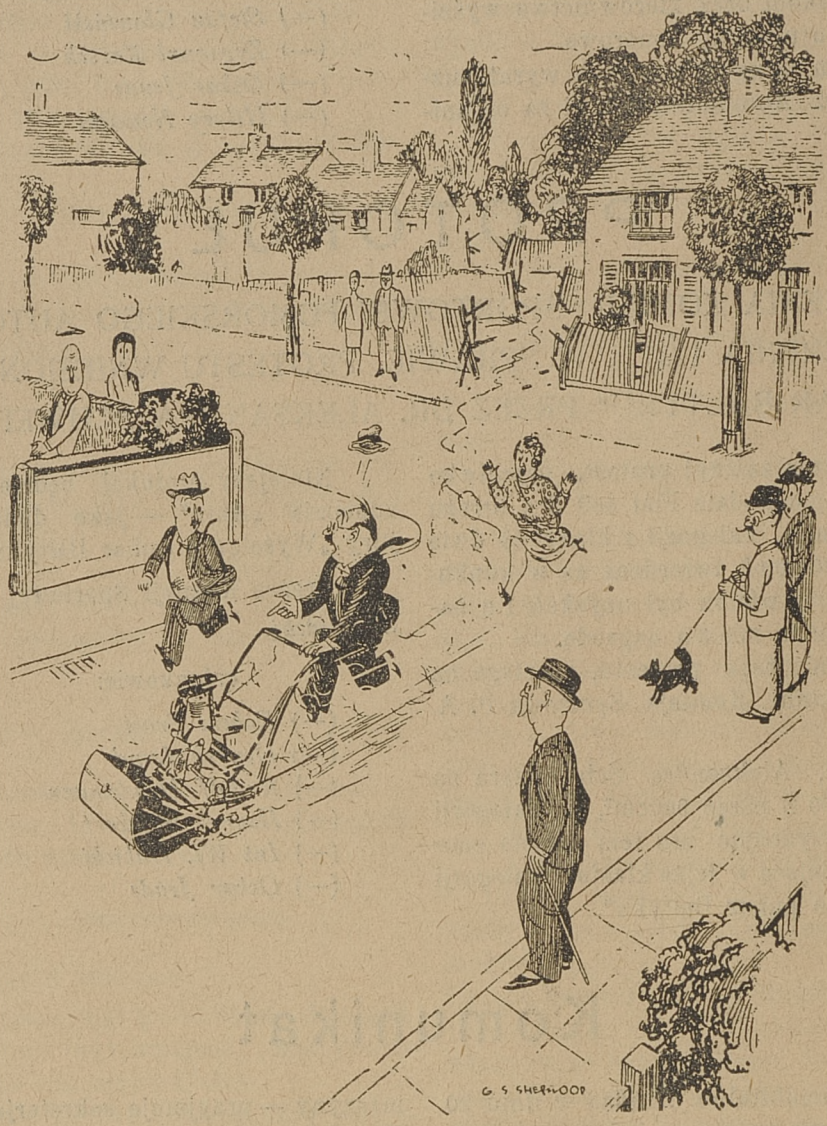
Komunikat

Pomorski Automobilklub urządza w dniu 20. IX.1931. samochodowy pościg za balonem wolnym — z regulaminem analogicznym, jak ogłoszony w numerze 6. Auta z czerwca b.r.

Zgłoszenia wraz z wpisowem zł. 10. — od maszyny — przyjmuje sekretarjat P.A., Bydgoszcz Matejki 1., tel. 1012., do dnia 19.IX.1931.

Zbiórka zawodników o godz. 13.30 w Toruniu przed Dworem Artusa.

Zbiórka zawodników po pościgu o godz. 19-ej w Toruniu w Dworze Artusa.

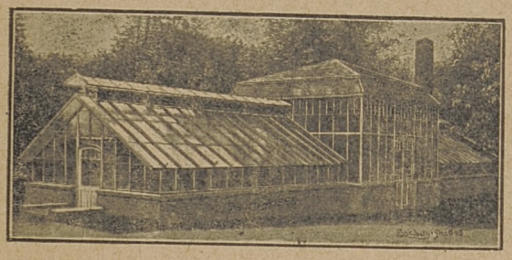


Panie Panie, czy nie wie Pan jak zatrzymać tego djabła?!.

Druk. W. Cywińskiego, Warszawa, Nowy-Świat 36

HÖNTSCH'a

CIEPLARNIE i
OGRODY ZIMOWE

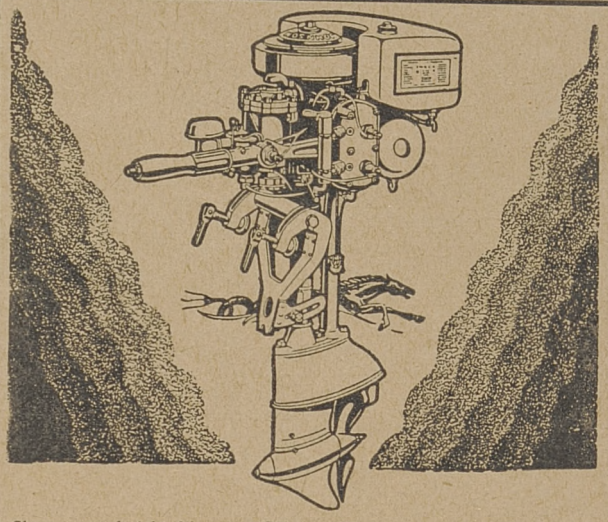


SĄ OZDOBĄ
KAŻDEGO OGRODU I DOMU

HÖNTSCH i SKA S. Z O. O.

NAJWIĘKSZA SPECJALNA FABRYKA
PRZEMYSŁU OGRODNICZEGO

POZNAŃ — RATAJE 14.



Słynne amerykańskie Motory Przyczepne do łodzi od 1,5 do 50 HP. Rozwijają szybkość ponad 85 km- na godzinę.

Johnson
Outboard Motors

Inż. C. KOŁODZIEJSKI

WARSZAWA, UL. SZOPENA 15, TEL. 825-36

Aero-glissery (ślizgacze z propellerem powietrznym)
Hydro-glissery (ślizgacze z propellerem wodnym)
Łodzie motorowe osobowe i holownicze
Motory przyczepne i stałe do łodzi
Pompy i akcesorja dla łodzi motorowych.

Własna przystań na Wiśle przy moście Poniatowskiego dla demonstracji.

JEŚLI CHCECIE UNIKNĄĆ PRZYGÓD I ZATRZYMAŃ W DRODZE, KOSZTOWNYCH REMONTÓW, ZWIĄZANYCH Z DEFEKTAMI SILNIKA WASZEGO SAMOCHODU, MUSICIE KONIECZNIE ZWRÓCIĆ BACZNIEJSZĄ UWAGĘ NA JAKOŚĆ STOSOWANEGO OLEJU.

TYLKO WYSOKOWARTOŚCIOWY OLEJ MOŻE ODPOWIADAĆ WYMAGANIOM NOWOCZESNEGO SILNIKA SAMOCHODOWEGO DLATEGO TEŻ UŻYWAJCIE, ZNANE NA CAŁYM ŚWIECIE I OFICJALNIE POLECANE PRZEZ SZEREG FABRYK SAMOCHODOWYCH

OLEJE I SMARY SAMOCHODOWE

SHELL

SHELL

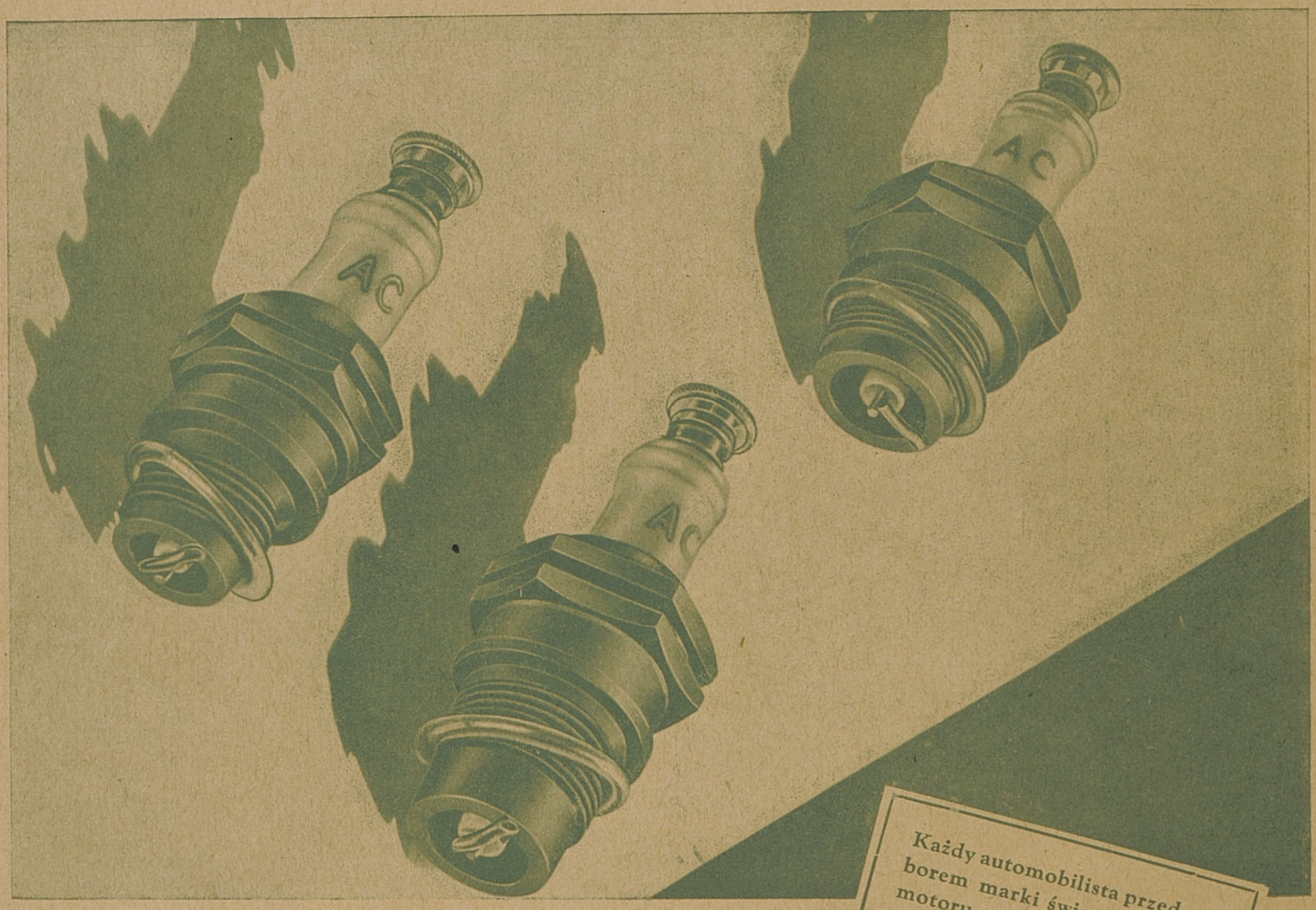
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO:

POLSKA FABRYKA EKSTRAKTÓW GARBARSKICH Sp. Akc.

WARSZAWA, SMOCZA 43. Telefon 319-51.

ODDZIAŁY: KRAKÓW, LWÓW, POZNAŃ, WILNO, ŁÓDŹ, BYDGOSZCZ, KATOWICE.

Zwiększona sprawność Twego samochodu przez te świece



Świece **A C** wykażą dużą różnicę w działaniu motoru Waszego samochodu. Wmontujcie dziś jeszcze komplet oryginalnych świec **A C**, a przekonacie się, iż start będzie szybszy oraz akceleracja i siła motoru się zwiększy.

Każdy automobilista przed wyborem marki świecy do swego motoru powinien mieć pewność, że:

1. *elektrody są spojone*
2. *elektrody są sporządzone z odpornego na działanie ciepła „Isovoltu"*
3. *wybrane do używania świece są do nabycia wszędzie i stale*

Jeżeli chcecie zaoszczędzić sobie trudu i czasu należy zaopatrzyć swój motor w oryginalne świece A C, które posiadają wszystkie powyższe zalety.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
na POLSKĘ i w. m. GDAŃSK

„MAGNET" Z. Popławski Sp. z o. o. Warszawa — Hoża 33.